Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

МОРСКОЙ ФЛОТ

Орган Министерства морского флота СССР и ЦК профсоюза рабочих морского транспорта

№ 55 (648) год издания 8-й | Среда, 12 июля 1950 г. | ЦЕНА 40 КОП.

Подписывая Воззвание о запрещении атомного оружия, советский народ демонстрирует свою преданность делу мира, свою монолитную сплоченность вокруг большевистской партии и Советского правительства, вокруг знаменосца мира великого Сталина.

Обеспечить выполнение плана перевозок в третьем квартале

Министерство морского флота успешно справилось с производственными задачами в первом полугодии. Интенсивная работа морского транспорта во втором квартале, проходившая на основе широко развернутого социалистического соревнования, позволила намного увеличить об'ем перевозок грузов. В целом по министерству полугодовой план перевозок выполнен по тоннам на 101,2 проц. и по тонно-милям — на 104,4 проц.

Закрепляя достигнутые успехи, моряки настойчиво продолжают бороться за досрочное выполнение годового плана, изыскивают новые производственные резервы, экономят эксплоатационное время, совершают дополнительные рейсы. Особенно успешно решают свои хозяйственные задачи моряки Азовского пароходства. Используя преимущества линейного движения флота, устраняя балластные пробеги судов, коллектив Азовского пароходства на десять дней раньше срока завершил полугодовой план. Экипажи передовых судов этого пароходства — «Чернигов», «Земляк» и «Кальмиус» — перевезли много сверхпланового груза.

Повысив темпы перевозок грузов, моряки создали реальные условия для успешной работы в третьем, решающем квартале. Рост производительности труда, дальнейшее совершенствование форм и методов эксплоатации флота, творческая инициатива людей в социалистическом соревновании являются мощным средством в борьбе за досрочное выполнение квартального плана.

Но одного этого недостаточно для быстрого решения задач, поставленных перед работниками морского транспорта. Речь идет о полном устранении всех недостатков в эксплоатации флота, об искоренении косности и бюрократизма, которые, к сожалению, еще имеют место на флоте и которые мешают морякам плодотворно работать.

Основным тормозом в повышении темпов перевозок грузов являются непрекращающиеся простои судов в портах, непроизводительная потеря эксплоатационного времени. Простои судов сводят на-нет все трудовые достижения экипажей и причиняют государству серьезные убытки. Задержки судов под грузовыми операциями, несвоевременное обеспечение флота бункером и материалами технического снабжения, лихачество и связанная с ним аварийность, низкая трудовая дисциплина, нечеткое диспетчерское руководство — вот те главные причины непроизводительных простоев флота, которые тяжелым бременем ложатся на хозяйственную деятельность пароходств. Особенно много эксплоатационного времени теряют суда Балтийского и Северного пароходств. И это не случайно. В этих пароходствах плохо организовано диспетчерское руководство движением судов, небрежно и безграмотно осуществляется оперативное планирование. Такое положение отрицательно сказывается на результатах выполнения плана. Повинны здесь и руководители Главсевзапфлота. В главке явно неудовлетворительно занимаются эксплоатационной работой флота. Заместитель начальника главка тов. Мизерницкий не координирует деятельности Северного и Балтийского отделов. Начальники этих отделов тт. Уманская и Рихтер предоставлены сами себе, их работа оперативно не контролируется. В результате за последнее время суда Главсевзапфлота имели много случаев непроизводительных простоев. Так, недавно простояли пароход «Менделеев» двое суток (в Лепае), пароход «Петрозаводск» пять суток (в Архангельске), пароход «Советская Гавань» восемь суток (в Одессе).

Разумеется, ни о какой борьбе за план не может быть речи, если руководители пароходств и главков не наведут в отделах и эксплоатационных службах большевистского порядка, не улучшат руководства движением судов.

Выполнение и перевыполнение плана перевозок в третьем квартале требует устранения всех неполадок в эксплоатации флота, ликвидации непроизводительных простоев судов. В связи с этим весьма важное значение приобретает строгое выполнение графика движения судов. График — железный закон транспорта, основа всей эксплоатационной работы. Умелое составление графика и прочное внедрение его в жизнь позволят увеличить темпы перевозок, дадут возможность сократить стояночное время судов в портах.

Одним из важнейших условий досрочного выполнения квартального плана является также дальнейшее расширение регулярных скоростных линий и повседневное совершенствование производства грузовых операций, развитие механизированной обработки судов в портах. Необходимо максимально применять новые технологические процессы, основанные на использовании среднепрогрессивных норм и передового опыта стахановцев, организовать бункеровку и снабжение судов в процессе грузовых операций, составлять заранее графики всех работ по обслуживанию каждого судна, прибывающего в порт. Видную роль в борьбе за перевыполнение плана должно сыграть комплексное социалистическое соревнование между экипажами судов, портовиками, коллективами заводов, железных дорог и клиентурой.

В третьем квартале моряки и портовики будут решать более сложные задачи. Начавшаяся перевозка хлеба нового урожая настоятельно требует повышения производственной культуры, хорошей подготовки механизмов, тоннажа, складов. Начальникам главков, пароходств и портов следует позаботиться о своевременной подаче тоннажа в пункты перевалки хлеба, в первую очередь в Махач-Кала, Баку, Красноводск, Херсон, Новороссийск, Николаев, Поти и Феодосию. Нужно обеспечить полную сохранность хлеба при погрузке, выгрузке и в пути следования.

Увеличение в третьем квартале темпов перевозок грузов, несомненно, потребует коренного улучшения технологии погрузо-разгрузочных работ в портах, широкого распространения скоростных методов обработки флота, тщательной организации грузовых операций. Многие коллективы портов, как, например, Рижского, Ленинградского, Ждановского, добились хороших успехов в развитии скоростных методов обработки флота. Они приобрели в этом деле богатый опыт. Недавно портовики Жданова применили конвейерный способ погрузки угля на пароход «Курск» и обработали судно за 16 часов 30 минут вместо 47 часов по плану. Много полезной инициативы в скоростной обработке флота проявили ленинградские портовики. Весь этот передовой опыт стахановской работы портовиков следует по крупицам собирать, обобщать и применять в деле. Только таким путем можно добиться высоких производственных результатов, только так можно ускорить рейсооборачиваемость судов.

В борьбе за успешное выполнение хозяйственных задач велика роль партийных, профсоюзных и комсомольских организаций флота. Они должны оказать действенную помощь руководителям в улучшении эксплоатационной работы, на основе критики и самокритики устранять случаи проявления бюрократизма и волокиты, заботливо создавать здоровую производственную обстановку. Товарищ Сталин учит, что «хозяйственные успехи, их прочность и длительность целиком и полностью зависят от успехов партийно-организационной и партийно-политической работы, что без этого условия хозяйственные успехи могут оказаться построенными на песке».

Поэтому почетной обязанностью партийных организаций флота является политическое обеспечение плана перевозок, воспитание у работников морского транспорта высокой сознательности и коммунистического отношения к труду. Вместе с этим партийные, профсоюзные и комсомольские организации должны целеустремленно и последовательно заниматься пропагандой Устава службы на судах морского флота Союза ССР, настойчиво прививать морякам чувство любви к своему судну, к своей профессии.

Необходимо также систематически заниматься вопросами укрепления трудовой дисциплины, решительно бороться с нарушителями уставных порядков, с лихачеством и аварийностью. Коммунисты должны показывать пример в труде, увлекать моряков в работе, проявлять инициативу в социалистическом соревновании.

Чтобы успешно выполнить план перевозок грузов в третьем квартале, необходимо улучшить работу каждого звена морского транспорта, каждого человека в отдельности. Задача состоит в том, чтобы поднять на высшую ступень организованность и порядок на флоте, изгонять отсталость, застой и рутину, подтягивать отстающих до уровня передовых. Движимые чувством животворного советского патриотизма, вдохновленные великими идеями Ленина — Сталина, советские моряки еще настойчивее будут стремиться к успешному выполнению своих социалистических обязательств.

РЕЙДТЕХФЛОТ ПЕРЕВЫПОЛНИЛ ПОЛУГОДОВОЙ ПЛАН

Коллектив Рейдтехфлота — инициатор социалистического соревнования дноуглубителей морского флота. В начале навигации было взято обязательство досрочно завершить годовой план дноуглубительных работ. Недавно подведены итоги работы в первом полугодии. Результаты хорошие. Шестимесячное задание было завершено на 6 дней раньше срока.

Большого успеха добился коллектив земкаравана «Волго-каспийская № 5», возглавляемый багермейстером тов. Калашниковым. В этом году успешно работали экипажи землесосов «Сормово», «Северозападный № 14» и земснаряда «Родина».

Стремясь закрепить достигнутые успехи, моряки Рейдтехфлота приняли новые, повышенные обязательства. Они решили годовой план дноуглубительных работ завершить досрочно и сверх задания поднять несколько сот тысяч кубометров грунта.

С. КУРЫЛЕВ.

СУДА ОБРАБОТАНЫ ПО СКОРОСТНОМУ ГРАФИКУ

Нам сообщили, что в портовый пункт Шахтерск прибывают под погрузку пароходы «Осмуссаар» и «Охта». Начальник портового пункта тов. Левитский предложил начать погрузку парохода «Осмуссаар» одновременно с берега и с плашкоутов. Как только судно подошло к эстакаде, к его левому борту были подведены груженые плашкоуты. Погрузка началась одновременно с центральной линии транспортеров и с плашкоутов.

Вслед за «Осмуссааром» под погрузку встал пароход «Охта». Суда были обработаны досрочно. Портовики сэкономили 49 часов эксплоатационного времени.

Досрочной обработке судов способствовал слаженный труд механизаторов и грузчиков. Особенно хорошо работали бригады грузчиков тт. Поделякина, Цимбалюк, смены механиков тт. Яковлева, Шестеренко, Корайкова, диспетчеры тт. Шатайлов и Румянцев.

Инженер Г. АБАШМАДЗЕ.

Под Стокгольмским Воззванием подписалось 96.360.866 советских граждан

В Советском Комитете защиты мира

По сообщениям, поступающим в Советский Комитет защиты мира, развернувшаяся в СССР кампания по сбору подписей под Воззванием Постоянного Комитета Всемирного Конгресса сторонников мира, о запрещении атомного оружия приобрела подлинно всенародный характер.

С начала кампании, т. е. с 30 июня по 10 июля, по Советскому Союзу под Стокгольмским Воззванием подписалось 96.360.866 граждан.

Сбор подписей под Воззванием развернулся во всех без исключения районах страны как в городе, так и в деревне. По сообщениям, полученным от Комиссий содействия Советским Комитетом защиты мира, во многих крупных промышленных центрах страны — Москве, Ленинграде, Киеве, Минске, Баку, Тбилиси, Ташкенте, Риге, Сталинграде, Новосибирске, Свердловске, Горьком, Харькове, Куйбышеве, Казани, Одессе, Сталино, Ростове подавляющее большинство граждан уже поставило свои подписи под Воззванием.

Успешно проходит сбор подписей во всех союзных и автономных республиках Советского Союза. Все народы нашей многонациональной страны единодушно поддерживают призыв о запрещении атомного оружия и об'явлении военным преступником того правительства, которое первым применит это оружие агрессии и массового уничтожения людей.

Кампания по сбору подписей повсеместно проходит в обстановке большого политического и трудового под'ема. На собраниях и митингах выступили сотни тысяч советских людей. Рабочие, крестьяне, интеллигенция, советские женщины и молодежь горячо одобряют мирную политику Советского правительства и заявляют о единодушной готовности трудящихся СССР, вместе с народами других стран, отстаивать дело мира и международной безопасности.

На массовых митингах и собраниях советские люди осуждают действия американских поджигателей войны, начавших открытую интервенцию в Корее, и требуют прекращения вооруженной агрессии против свободолюбивого корейского народа

Подписывая Воззвание Постоянного Комитета Всемирного Конгресса сторонников мира, советские рабочие, колхозники, работники интеллигентного труда подкрепляют свое горячее стремление отстоять дело мира самоотверженным трудом, направленным на укрепление мощи Советского государства, как оплота мира во всем мире. На заводах и фабриках, в колхозах, МТС и совхозах трудящиеся становятся на стахановские вахты мира, добиваются перевыполнения производственных планов, повышения качества продукции и снижения ее себестоимости. В районах страны, начавших уборку урожая, организуется досрочная сдача хлеба государству.

Успешный ход сбора подписей под Стокгольмским Воззванием в СССР является мощной демонстрацией морально-политического единства советского общества, преданности советского народа своему правительству, большевистской партии и великому знаменосцу мира товарищу **Сталину.**

Сбор подписей под Воззванием Постоянного Комитета сторонников мира о запрещении атомного оружия продолжается.

Полное единодушие

ВЛАДИВОСТОК. (Наш корр.). Единодушным одобрением встретили трудящиеся Дальневосточного бассейна Заявление Верховного Совета СССР о солидарности с Воззванием Постоянного комитета Всемирного конгресса сторонников мира. С необычайным воодушевлением проходят собрания моряков, портовиков, работников учреждений и учебных заведений Министерства морского флота, посвященные обсуждению Стокгольмского Воззвания и сбору подписей под ним.

...Красный уголок парохода «Гоголь» полон.

«Нас вырастил Сталин на верность народу, на труд и на подвиги нас вдохновил» — пламенеют слова под портретом вождя трудящегося человечества, великого товарища Сталина.

Собрание открывает председатель судового комитета тов. Ткаченко. К трибуне один за другим подходят моряки. Страстно и убедительно звучит их голос протеста против поджигателей новой войны.

Выступает стахановка-уборщица Капитолина Ивановна Ситникова:

— Защищая Родину от фашистских орд, погибли два моих сына. Они отдали свою жизнь за счастье советского народа, за то, чтобы во всем мире наступил мир, за великое дело коммунизма. Англо-американские империалисты не унимаются, им мало пролитой крови народной... Атомные бомбы они хотят бросать на наши цветущие города и села. Этому не бывать! В мире есть товарищ Сталин, есть миллионы людей доброй воли. Я произношу гневное слово матери против поджигателей войны и призываю вас, товарищи моряки, поставить подписи под Стокгольмским Воззванием, подписи людей, занятых мирным трудом.

На трибуне — капитан судна тов. Сергеев:

— С чувством глубокого удовлетворения мы поддерживаем Заявление Верховного Совета СССР. Это заявление всего советского народа. Сегодня, подписываясь под Стокгольмским Воззванием, мы даем слово трудиться изо всех сил, крепить могущество любимой Отчизны. Выполним два годовых плана! — таков наш ответ поджигателям войны.

Бурными аплодисментами встречают моряки слова капитана.

Выступают заместитель начальника Политуправления Министерства морского флота тов. Муравьев, боцман тов. Ткаченко, плотник тов. Крутоус и другие моряки. Они говорят о беспредельной преданности советских людей большевистской партии, советскому правительству и товарищу Сталину.

Начинается сбор подписей. К листу с текстом Стокгольмского Воззвания подходят молодые моряки Александр Фаренюк и Иван Казарин и старый работник морского флота, участник двух мировых войн — кочегар тов. Головченко. Спустя немного времени все присутствовавшие на собрании поставили свои подписи под текстом Стокгольмского Воззвания.

Всюду на судах, в цехах и учреждениях сбор подписей выливается в яркую демонстрацию преданности моряков партии большевиков, советскому правительству и великому знаменосцу мира товарищу Сталину.

Для любимой Родины

БОРТ ТЕПЛОХОДА «КРАСНОВОДСК». **(По радио).** Находясь далеко от Родины, экипаж теплохода «Красноводск» собрался на митинг, посвященный Заявлению Верховного Совета СССР и резолюции Пленума Советского Комитета защиты мира. На митинге выступили радиооператор тов. Ряжков, механик тов. Захаров, боцман тов. Шаповалов, матрос тов. Прытков, электромеханик тов. Лукьянчук. Они призывали членов экипажа дать свою подпись под Стокгольмским Воззванием о запрещении атомного оружия. Моряки предложили еще шире развернуть социалистическое соревнование за перевыполнение плана перевозок, чтобы внести свой вклад в дело укрепления мира. План первого полугодия экипаж выполнил на 118 проц.

Первый помощник капитана П. СЛОБОДЕНЮК.

Мы уверены в своих силах

БОРТ ТЕПЛОХОДА «НОГИН». **(По радио).** Где бы ни находились советские моряки, они живут одной жизнью со всем советским народом. Вместе с трудящимися своей социалистической Отчизны они поднимают свой голос в защиту мира. Теплоход «Ногин» бороздил воды Средиземного моря, когда экипаж судна собрался на митинг. Моряки единодушно одобрили Заявление Верховного Совета СССР о солидарности с Воззванием Постоянного комитета Всемирного конгресса сторонников мира. Это заявление верховного органа советской власти отражает думы и чаяния всех советских людей, занятых мирным, созидательным трудом, строящих светлое здание коммунизма.

Участники митинга единогласно приняли резолюцию, в которой говорится: Мы глубоко уверены в победе всенародного движения за мир. Мы прежде всего уверены в своих силах, в мощи нашей Родины. Нам не страшны угрозы англо-американских поджигателей войны. Мы еще теснее сплотимся вокруг советского правительства, большевистской партии, вокруг своего родного, любимого вождя и учителя товарища Сталина. Советские моряки со своей стороны приложат все силы, всю энергию, чтобы добиться еще больших успехов в укреплении могущества нашего государства, в деле укрепления мира.

Следуя благородному примеру всех сторонников мира, экипаж теплохода «Ногин» единодушно поставил свои 42 подписи под Стокгольмским Воззванием. Экипаж взял обязательство досрочно выполнить годовой план грузоперевозок по всем показателям, добиться максимальной экономии топлива, смазочных и других материалов и содержать судно в отличном техническом эксплоатационном состоянии.

Капитан Р. ПОГОРЕЛЬСКИЙ.
Первый помощник капитана Л. МАСЛЮЧЕНКО.

Обуздать империалистов

БОРТ ТЕПЛОХОДА «СИМЕИЗ». **(По радио).** Экипаж теплохода «Симеиз» с большим патриотическим под'емом обсудил Заявление Верховного Совета СССР о солидарности с Стокгольмским Воззванием Постоянного Комитета Всемирного конгресса сторонников мира. В своих выступлениях моряки единодушно заявили, что прочный и длительный мир отвечает жизненным интересам всех свободолюбивых народов. Коммунист тов. Марычев сказал:

— Простые люди всего мира знают, что война уносит миллионы жизней, что она несет неисчислимые бедствия трудящимся. Американские империалисты пытаются развязать новую мировую войну и уже прибегли к открытой интервенции в Корее. Но прошли те времена, когда империалистические хищники могли безнаказанно развязывать захватнические войны. Не страшны их попытки запугать атомной бомбой. Сбор подписей под Стокгольмским Воззванием показывает, что люди доброй воли, стремящиеся к миру, во много раз сильнее кучки поджигателей войны.

Боцман судна комсомолец тов. Пема заявил:

— Всему миру известно, что оружием брызгает небольшая кучка американских миллиардеров, набивающих свои карманы за счет бесчеловечной эксплоатации простых людей, за счет их голода и нищеты. Для того, чтобы предотвратить надвигающийся экономический кризис, они ищут выхода в новой войне. Но пусть помнят поджигатели этой войны, что их постигнет судьба гитлеровских фашистских захватчиков.

Весь экипаж судна единодушно подписался под Воззванием Постоянного комитета Всемирного конгресса сторонников мира.

Первый помощник капитана И. ВЕСЕЛОВ.

Крепить мощь Советской Отчизны

БОРТ ПАРОХОДА «АУРАНИЯ». **(По радио).** Моряки судов Эстонского пароходства присоединяют свой голос к всенародному протесту против американской интервенции в Корее. Экипаж парохода «Аурания» возмущен наглой вылазкой американских империалистов против свободолюбивого народа Кореи и высказывает свою непреклонную решимость всеми силами бороться за мир во всем мире.

Подписывая Стокгольмское Воззвание, стахановцы судна машинисты Вельгерам и Трофимов призвали экипаж работать еще лучше, еще плодотворнее и крепить мощь нашей матери-Родины. Экипаж за истекший квартал имеет хорошие производственные показатели. Социалистические обязательства перевыполнены. Машинная команда добилась пятисуточной экономии топлива и обещает добиться дополнительной экономии угля и достойно встретить десятилетие Советской Эстонии.

В решении, принятом экипажем, говорится: «Корея для корейцев. Мы требуем прекращения вмешательства США во внутрикорейские дела. Да здравствует мир во всем мире! Да здравствует великий вождь, учитель и друг всего прогрессивного человечества, знаменосец мира товарищ Сталин!»

Весь экипаж в количестве 30 человек единодушно подписал Стокгольмское Воззвание.

Капитан П. ФЕДОРОВ.

На стахановской вахте мира

ЛЕНИНГРАД. **(По радио).** Коллектив Лесного мола Ленинградского порта, подписав Стокгольмское Воззвание, обязался стахановским трудом крепить дело мира, могущество социалистической Родины. Механизаторы, грузчики, оперативные работники района встали на стахановскую вахту мира. Они решили все суда обработать скоростными методами.

Свое обязательство портовики выполняют с честью. 5 июля они разгрузили пароход «Турайда» на семь часов досрочно, сэкономив 33 проц. сталийного времени. Высокую производительность труда показали бригады грузчиков тт. Князева, Лукьянова, Данилова, а также крановщики Богданов, Прищепа, Семенова и другие.

6 июля коллектив Лесного мола разгрузил пароход «Стрельна» за 16 часов вместо 24 по плану.

Стахановскую вахту мира несут судокорпусники Канонерского завода. Дни подписания Стокгольмского Воззвания они ознаменовали новым трудовым под'емом. Июньский план выполнен на 105 проц. Знатный стахановец электросварщик тов. Лисиненко на три дня досрочно закончил сложную работу — заварку дефектных мест в котле парохода «Гатчина». По две нормы за смену дают бригады судосборщиков тов. Артемьева, бригада клепальщиков тов. Локоткова, бригада сварщиков тов. Розгозина и другие.

Непреклонная воля

БОРТ ПАРОХОДА «ВОСТОК». **(По радио).** На судне состоялось собрание экипажа. Моряки собрались, чтобы выразить свою непоколебимую волю к миру. В своем выступлении машинист тов. Бойко заявил:

— Пусть знают поджигатели войны, что подписи советских людей под Стокгольмским Воззванием — это наша клятва Советскому Правительству, клятва великому борцу за мир — товарищу Сталину. Советский народ готов дать в любую минуту достойный отпор любому агрессору. В ответ на происки поджигателей войны будем еще лучше работать и крепить силу и мощь страны социализма.

И. КОНОПЛЯНКО.

Голос народа

Шквалистый ветер полощет алые полотнища плакатов, вывешенных на зданиях Рижского порта. Работники порта спешат на собрания. Сегодня они особенно многолюдны. Рабочие, служащие, инженеры и техники собрались, чтобы выразить свое возмущение наглым вмешательством американцев во внутрикорейские дела, попытками развязать новую мировую войну.

В Экспортном районе с сообщением о новых происках американских поджигателей войны выступил секретарь парторганизации порта тов. Белоедов.

— Американские империалисты перешли к прямым актам агрессии, — говорит он. — Американская авиация бомбит корейские города и села. Американские войска высаживаются на землю Кореи. Мы не дадим агрессорам возможности развязать новую мировую войну. С нами все прогрессивные силы человечества. Знамя борьбы за мир твердо держит вождь народов великий Сталин!

Портовики устраивают горячую овацию в честь любимого товарища Сталина.

На трибуне — работница склада Ольга Аккуратер.

— Я простая советская женщина, — говорит она. Мой муж погиб, сражаясь за советскую Родину. Могу ли я хотеть новой войны? Могут ли ее хотеть другие советские женщины? Конечно, нет. Я твердо верю в победу сил борцов за мир над черными силами поджигателей войны. Я призываю всех работников и работниц Рижского порта подписаться под Стокгольмским Воззванием.

На трибуну поднимается стахановец-грузчик тов. Костинич. Он говорит:

— Я солдат запаса Советской Армии и хорошо знаю, что такое война. Вся наша семья во время войны была на фронте. Мы сегодня собрались, чтобы поднять свой голос в защиту мира. Своим стахановским трудом мы будем крепить мощь нашей Родины. Призываю всех работников порта подписаться под Стокгольмским Воззванием и еще дружнее работать во славу Родины, добиваться отличных показателей.

Оратор сменяет оратора. Простые советские люди — работники морского флота говорят слова, идущие от всего сердца, проникновенные слова солидарности с делом борьбы за мир во всем мире.

Такие же собрания проходят на судах портового флота, в отделах и службах Латвийского пароходства. На палубе буксирного судна «Лачплесис» собрались моряки портового флота. Они отлично поработали в июне, значительно перевыполнили свой план. Выступает боцман тов. Чебурашкин. Он говорит:

— Во всем трудовом народе растет гнев против англо-американских империалистов. Им следует запомнить, что народ всегда побеждает. Так будет и сейчас. Над силами реакции восторжествуют силы мира и демократии.

Тов. Чебурашкина горячо поддерживают стахановец Василий Трушин, диспетчер тов. Миронов и другие моряки и портовики.

В управлении Рижского порта, в Андреевском районе, автобазе, строительной конторе, в других отделах и службах порта на многолюдных собраниях люди единодушно голосовали за мир, за мирный созидательный труд на благо, величие и могущество советской Родины.

Гневно звучали слова выступавших на собрании рабочих и представителей интеллигенции порта против американских агрессоров — поджигателей новой войны.

Ю. ЗАКЛИКОВСКИЙ.

От всего сердца

БОРТ ТЕПЛОХОДА «АНГАРА». **(По радио).** На теплоходе «Ангара» состоялся митинг, на котором обсуждались Заявление Верховного Совета СССР и резолюция Пленума Советского Комитета защиты мира о сборе подписей под Стокгольмским Воззванием. Моряки теплохода «Ангара» единодушно одобряют и поддерживают Заявление Верховного Совета СССР, приветствуют миролюбивую внешнюю политику советского правительства.

Под Воззванием единодушно подписались все члены экипажа теплохода.

Капитан АЛЕКСЕЕВ.

Неустанно укреплять трудовую дисциплину на флоте

Плоды воспитательной работы

В Дальневосточном пароходстве имеется много опытных капитанов, отлично знающих свою специальность. Особенного внимания заслуживают те из них, все дела и помыслы которых направлены к одной благородной цели: воспитать дружный, дисциплинированный коллектив, который способен самоотверженно выполнять любое сложное и ответственное задание.

Славу дисциплинированного, сплоченного экипажа в Дальневосточном бассейне завоевали моряки парохода «И. Кулибин». Они неустанно совершенствуют свою выучку и добиваются перевыполнения производственных заданий. На пароходе вопросам укрепления трудовой дисциплины уделяется самое пристальное внимание.

Душой экипажа и подлинным его воспитателем является капитан судна коммунистов. Кремс. Моряки уважают и ценят своего старшего начальника. Молодежь учится у капитана мужеству и выдержке. Требовательный к себе и подчиненным, капитан личным примером воспитывает у моряков чувство товарищества и высокой ответственности за выполнение служебного долга.

В борьбе за укрепление дисциплины на судне капитан неизменно опирается на партийную, комсомольскую и профсоюзную организации.

На пароходе «И. Кулибин» стало правилом — обсуждать состояние дисциплины экипажа на совещаниях начальствующего состава. Здесь воспитательная работа каждого начальника подвергается самым капитаном и другими участниками совещания тщательному анализу и намечаются пути к устранению вскрываемых неполадок.

Одной из основных форм работы капитана с подчиненными являются индивидуальные беседы. Он постоянно следит за ростом людей, направляет их деятельность по нужному руслу. В своих беседах капитан Кремс всегда детально выясняет, какую воспитательную работу проводят начальники с подчиненными, в чем нужна им помощь, каковы результаты этой работы.

Повседневно ощущая контроль и помощь со стороны капитана, штурманы и механики в свою очередь неустанно ведут воспитательную работу с личным составом. Формы этой работы многообразны. Механики тт. Ярочкин, Призва и Гнатюк проводят производственные совещания. На этих совещаниях члены машинной команды вскрывают недостатки и критикуют отстающих.

Справедливая критика товарищей влияет на нерадивых моряков, нарушителей трудовой дисциплины. Благодаря товарищеской критике, например, кочегар тов. Крамар, ранее халатно относившийся к служебному делу, сейчас коренным образом изменил свое поведение, добился успехов и завоевал звание стахановца.

На протяжении года на судне ни разу не было поломок или неисправностей механизмов. Все члены машинной команды — стахановцы. Первенства в соревновании по профессиям добились 8 человек. Семеро из них занесены на судовую доску почета.

Капитан тов. Кремс — активный общественник. Он часто делится своими мыслями с коллективом. Недавно на общем собрании экипажа капитан делал доклад о состоянии дисциплины на судне. По этому же вопросу выступал он и на комсомольском собрании. Помимо того, тов. Кремс ведет с моряками беседы на общеполитические темы.

На судне правильно понимают силу печатного слова. В стенной газете часто помещаются заметки, рассказывающие о лучших людях или критикующие нарушителей трудовой дисциплины.

На пароходе «И. Кулибин» под непосредственным руководством капитана организовано изучение «Устава службы на судах морского флота Союза ССР». Устав изучается конкретно: каждое из его положений иллюстрируется примерами из судовой жизни, поэтому занятия проходят интересно.

Воспитательная работа начальствующего состава на судне не оторвана от деятельности партийной организации. Партийная организация (секретарь тов. Хоробрых) тесно связана с людьми. Коммунисты подсказывают начальникам важные мероприятия, претворение в жизнь которых положительно сказывается на успехах экипажа.

На заседаниях судового комитета (председкома тов. Важничий) при подведении итогов социалистического соревнования или присвоении морякам звания стахановца учитывается дисциплина каждого члена экипажа.

Неудивительно, что экипаж парохода «И. Кулибин» по праву считается одним из передовых в бассейне. План первого полугодия моряки выполнили на 17 суток раньше срока: по тоннам на 109,8 проц., а по тонно-милям на 113,2 проц. За пять месяцев моряки парохода своими силами выполнили ремонтных работ на 112 тысяч рублей. Они сэкономили 125 тонн топлива, на котором совершили один сверхплановый рейс. Во время последнего плавания к берегам Камчатки моряки парохода «И. Кулибин» своими силами выгрузили в портовых пунктах 5.287 тонн груза.

Сейчас на судне насчитывается 25 стахановцев. Десять из них являются победителями в соревновании по профессиям. За добросовестное отношение членов экипажа к труду и высокие показатели в работе и дисциплине в приказах капитана об'явлено морякам 86 благодарностей.

В. ЧИЧВАРХИН,
инструктор сектора агитации и пропаганды политотдела Дальневосточного пароходства.

Отлично и четко несет вахтенную службу молодой кочегар парохода «Чехов» комсомолец А. Пятов, дважды завоевавший в социалистическом соревновании по профессиям звание «Лучший кочегар Черноморского бассейна».

Фото И. Любарского.

Вопреки требованиям Устава

Утром капитан парохода «Туркмен» тов. Ярославцев поднялся по трапу на палубу и, посмотрев на вахтенного матроса, быстро ушел в каюту. Спустя несколько минут он вновь появился на палубе. Взглянув на часы, капитан что-то крикнул матросу и, не дожидаясь ответа, стал наблюдать за работой грузчиков.

Сняв нарукавную повязку и передав ее рядом стоявшему товарищу, матрос Николай Гатаулин побежал на корму и, расправив фалинь, поднял Государственный флаг. Все в порядке! Трудовой день начался. Капитан спокойно пошел завтракать.

На самом деле до порядка было далеко. В течение нескольких минут капитан и его подчиненные допустили целый ряд нарушений Устава службы на судах морского флота Союза ССР. Хуже того, они даже не заметили этих нарушений, не попытались их устранить. Под'ем Государственного флага начался с опозданием почти на десять минут. Церемония при этом соблюдена не была. В момент, когда матрос подошел к флагштоку, капитан не подал команды: «Смирно! Флаг поднять!». Находившиеся на палубе моряки продолжали заниматься каждый своим делом. При под'еме флага отсутствовал вахтенный помощник капитана.

Вопреки требованиям устава смена вахты матросов произошла без вахтенного помощника капитана, который должен был принять рапорт о приеме и сдаче вахты. Не заметил капитан и того, что у трапа не было спасательного круга с бросательным концом, отсутствовала доска с указанием должностей и фамилий вахтенных по судну.

Сменившись с вахты, матрос Гатаулин направился в столовую. Но поесть было не так-то просто. Прежде всего он попытался разыскать чистую посуду, но безуспешно. Не дозвавшись никого из обслуживающего персонала, он помыл тарелки и сбегал на камбуз. Чай ему пришлось пить из консервной стеклянной банки, так как кружек в столовой не было.

Эти беспорядки в столовой происходят из-за того, что никто из начальствующего состава сюда не заходит. А делать это следовало бы. Равнодушие к быту моряков привело к тому, что в столовой грязно, неоструганные столы без скатертей.

Старший помощник капитана тов. Григорец вполне доволен состоянием трудовой дисциплины на судне. По его мнению, за последнее время случались лишь единичные нарушения устава: матрос Матюшин однажды самовольно ушел с работы да не выполнил распоряжения механика кочегар Головачев. Вот и все. В остальном уставы соблюдаются.

Так ли это?

... В каюту старшего помощника капитана вошел боцман Беляев. Не попросив разрешения у начальника, он присел на диван и стал рассказывать о судовых делах. Получив приказания и не повторив их, ибо этого, собственно говоря, старший помощник никогда не требовал, боцман удалился. Служебный разговор между начальником и подчиненным носил характер обычной беседы.

Какие же случаи на пароходе «Туркмен» относят к нарушениям уставных положений? Судя по заявлениям начальников, — немногие: невыполнение распоряжений, невыход на вахту, появление на судне в нетрезвом состоянии и еще некоторые проступки. А между тем уставы на пароходе «Туркмен» выполняются крайне неудовлетворительно. Многие пункты уставов совершенно не соблюдаются. Так, например, приказы министра морского флота, начальника пароходства и капитана перед строем моряков не зачитываются, а просто вывешиваются на доске об'явлений «для ознакомления». Начальствующий состав зачастую носит смешанную форму, взаимоотношения между начальниками и подчиненными далеки от уставных правил. Но на «Туркмене» все это считается «мелочами».

Многие моряки с Уставом службы на судах морского флота Союза ССР незнакомы. Машинист Григорий Феник и кочегар Иван Чекрыжев работают на пароходе уже более полугода. Они не припоминают того дня, когда бы зашла речь об уставе. И вовсе не виновен матрос Николай Гатаулин в том, что он нарушил правила несения вахтенной службы. Молодой моряк пришел на судно недавно. Уставных положений ему никто не раз'яснял и не потребовал, чтобы он их изучил.

Со стороны начальствующего состава, партийной и комсомольской организаций судна нет должного контроля и настойчивой борьбы за внедрение уставов в жизнь.

В. ПОКРЫТЮК.

По страницам бассейновых газет

Хорошая инициатива

Каспийские пароходства Касптанкер и Рейдтанкер занимаются перевозками нефти. От четкости и слаженности в работе этих двух смежных пароходств зависит успешная работа танкерного флота на Каспии. Используя передовые методы труда, оба коллектива соревнуются между собой за досрочное выполнение годового плана.

На-днях редакции газет «Морской рейд» и «Большевик Каспия» выпустили обменные страницы. На странице, которую опубликовала в № 61 газета «Морской рейд» под общим заголовком «Каспийцы пред'являют счет морякам Рейдтанкера», выступили моряки теплоходов «Цюрупа», «Каганович», «Берия», «Ленин» и парохода «А. Джапаридзе».

В своих корреспонденциях капитаны, помощники капитанов и диспетчеры Касптанкера выдвинули ряд предложений. Так, капитан теплохода «Ленин» тов. Минеев предложил в целях экономии времени подготавливать на баржах люк и желоб для приема груза до швартовки барж к танкеру и установить радиосвязь между танкерами и буксировщиками для своевременного предупреждения буксировщиков о выходе навстречу танкерам.

Первый помощник капитана тов. Терехин и старшие помощники капитанов тт. Стадников и Чомаков привели примеры непроизводительных потерь эксплоатационного времени из-за ожидания барж Рейдтанкера. Так, танкер «Цюрупа» простоял 24 часа 40 минут, теплоход «Каганович» потерял 41 час 40 минут. Тт. Терехин, Стадников и Чомаков предложили устранить этот недостаток и установить для барж Рейдтанкера позывные сигналы.

Групповой диспетчер тов. Синявский предлагает своевременно подготавливать трюмы рейдовых барж к приему груза. Главный диспетчер Касптанкера М. Дмитриев рекомендует строго выдерживать зоны разгрузки крупнотоннажных танкеров.

Обменную полосу газеты «Морской рейд» выпустила и газета «Большевик Каспия». В своей статье «Ввести железный график нефтеперевозок» старший диспетчер Рейдтанкера Н. Соболев справедливо указывает:

«Из-за отсутствия графика диспетчеры не имеют данных о грузах. Между нами и диспетчерами Касптанкера нет оперативной согласованности и взаимной увязки. Мы вынуждены работать вслепую, а это порождает путаницу и неразбериху в движении флота».

Для устранения этого недостатка тов. Соболев предлагает заблаговременно сообщать диспетчерам пароходства о том, с каким именно грузом выходит танкер из порта погрузки и когда он придет на рейд.

Деловые предложения внесли капитаны судов Рейдтанкера. Так, капитан теплохода «Профинтерн» тов. Степанов считает, что нельзя брать с рейда баржи перегруженными сверх установленной Регистром нормы, так как их приходится волочить по дну. Из-за этого днище баржи сильно изнашивается и в каждом рейсообороте судна теряют 10—12 часов ходового времени.

Капитан теплохода «ВЛКСМ» тов. Орлов и старший помощник капитана теплохода «Гвардеец» тов. Ковылин высказываются за то, чтобы танкеры своевременно подготавливались к приему барж и принимали их быстрей от буксировщиков. Шкипер баржи № 35 Г. Ткачев обращается к морякам Касптанкера с предложением ускорить швартовые операции, быстрее готовить камероны.

Конкретные предложения моряков, взаимная критика недостатков — все это поможет улучшить эксплоатацию танкерного флота каспийских пароходств. Редакциям газет «Морской рейд» и «Большевик Каспия» необходимо продолжать выпуск обменных полос, шире привлекать моряков к выступлениям и настойчиво добиваться действенности материалов.

Переписка моряков

Взаимная помощь в труде, обмен опытом являются ярким свидетельством патриотического стремления советских людей добиться общего под'ема производительности труда, ускорить выполнение производственного плана. Как бы далеко ни находились друг от друга моряки транспортного флота, они всегда находят возможность поделиться своими производственными успехами и рассказать, как они их достигли.

Соревнование за отличное выполнение вахтенных заданий, возникшее по инициативе каспийских моряков, было подхвачено многими экипажами судов. Недавно газета «Дунайский водник» рассказала:

«Коллектив передового на Дунае теплохода «Саратов» горячо поддержал инициативу моряков-комсомольцев теплохода «Кафур Мамедов» Каспийского пароходства организовать социалистическое соревнование за получение звания «Отличная судовая вахта». Между моряками Дуная и Каспия завязалась деловая переписка. В своих письмах они делятся достигнутыми успехами, сообщают, как работают коллективы судов».

Газета проявила хорошую инициативу, опубликовав письма двух соревнующихся экипажей судов Дунайского и Каспийского пароходств. Такая переписка экипажей помогает гласности социалистического соревнования, распространению передового опыта.

Так, в одном из последних писем моряки теплохода «Кафур Мамедов» сообщили экипажу теплохода «Саратов» о том, что они решили ежемесячные планы перевозок выполнять не менее чем на 110 проц. и годовой план завершить к 21 декабря 1950 года.

В ответном письме экипаж теплохода «Саратов» написал об итогах соревнования за получение почетного звания «Отличная судовая вахта». В письме к каспийцам экипаж теплохода «Саратов» сообщает о своем новом обязательстве: годовой план перевозок выполнить к 33-й годовщине Октября на 130 процентов.

Безответственность порождает аварии

Бережное отношение к социалистической собственности — закон для всех советских людей. Но, как сообщает газета «Сахалинский моряк», в Холмском порту еще встречаются отдельные работники, которые небрежно обращаются с судовыми устройствами, ломают их. Так, во время выгрузки угля с баржи «Озерная» некоторые крановщики неумелым маневрированием грейфера пробили пазлы трюмов, погнули башмак бимса. Все это затем нужно было отремонтировать и, следовательно, задержать судно в порту.

То же самое произошло и во время разгрузки парохода «Серго Орджоникидзе». Здесь был погнут коминс, сорваны два бимсовых башмака и поручни трапа.

Несмотря на то, что такие случаи поломок бывают часто, это никого в порту не волнует, и виновники аварий не привлекаются к ответственности. Знают об этом и начальник Сахалинского пароходства тов. Татаренко, и его заместитель тов. Волчков, но не принимают решительных мер к устранению аварий.

Газета «Сахалинский моряк» также не довела дела до конца. Ограничившись опубликованием статьи об авариях в Холмском порту, газета больше не рассказывала, как хозяйственные, партийные и профсоюзные организации порта и пароходства мобилизовали общественное мнение против нарушений трудовой дисциплины и порядка.

Евгений ЮНГА

В Цемесской бухте

Из цикла портовых рассказов

Поздней ночью стучатся в оконце домика водолаза Носака в портовом поселке Мефодиевке делегаты с фронта.

— Мы с «Калиакрии», — шепчут они в щель фортки. — Выйди, товарищ, пусть жинка не беспокоится. Дослушаешь по дороге...

До утра Носак скликает портовых водолазов Мефодиевки, Чеховки, Станички, Стандарта и других предместий Новороссийска. Дело срочное, раздумывать некогда.

Буксирные пароходы ведут плавучий кран на внешний рейд, где лежит эскадренный миноносец «Калиакрия». Делегаты-матросы об'ясняют Носаку и его товарищам план снарядного погреба. Кажется, проще поднять миноносец, чем достать из него снаряды. Погреб расположен в глубине корабля. Надо спуститься на дно бухты, отыскать люк входа внутрь миноносца, совершить по коридору путешествие к непроницаемой двери, открыть ее и проникнуть в погреб, а затем терпеливо извлечь из него снаряд за снарядом. Это единственная возможность для портовиков помочь защитникам советской Кубани.

Днем и ночью Носак и с ним четверо водолазов бродят в коридорах погибшего корабля, передавая друг другу скользкие туши снарядов; матросы плавучего крана поднимают снаряды на поверхность бухты и укладывают их на палубы шаланд; буксирные пароходы ведут шаланды к причалам; грузчики перегружают снаряды на платформы бронепоездов, а железнодорожники спешат с ними к Екатеринодару...

Поздно. Фронт прорван. Цемесская бухта на долгие полтора года становится базой врагов советской власти.

— Хватит...—неопределенно тянет Носак, и не понять, о чем он — о рассказе лоцмана и маячника или о рыбной ловле.

Матвей Матвеевич вытряхивает пальму из кошолки в море. Наперегонки разбегаются по воде бессчетные круги; под ними стремительно проносятся стаи прожорливых ставридок.

— Теперь погашу. — Гульва молодо взбирается по ступенькам к двери маячной башни. Шум шагов пугает дремлющих на воле птиц. Над нами взмывают бакланы и чайки.

— Кш-кш, языкатые! — гневно восклицает старый маячник, враждующий с птицами за то, что они пачкают стекла прожектора. — Пользы от вас: жрете, галдите, да чорт-те чем фонарь разрисовываете! Художницы... Удивляюсь, до чего трепливая тварь...

Он исчезает внутри башни.

Носак фыркает:

— Чудило, всякое утро с бакланами воюет!

Луч яростно вонзает зеленое жало в отмель Суджукской косы и, вздрогнув, прячется за выпуклым стеклом башни. Маяк точно ослеп. Его квадратный глаз незряче уставлен в бескрайнюю даль моря.

— Нехай отдохнет. — Заслонив собой дверь, Гульва щурится от умиления. — До чего же любо своими очами видеть, какое великолепие украшает жизнь человечью...

Рассвет последним усилием поглощает ночь. Все в бухте оцепенело перед пробуждением. Не слыхать ни сирен катеров, ни звонкого перестука вагонных буферов на портовых путях, ни кликушечьих свистков маневровых паровозов, ни дребезжанья лебедок, ни пчелиного гула портальных кранов, ни голосов людей. Дремлют, прильнув к причалам, пароходы, не шелохнется море. Поблекшие звезды тают на глазах. День гонит мглу за горы. Ночная дымка уползает в пади и расщелины Маркотха.

— Да разве можно не любить нашу бухту? — не унимается Гульва. — На всем Черном и Азовском море нет красивее.

— А Балаклавская? — напоминает водолаз.

Гульва хитрит:

— После Цемесской, понятно, первая. Наша делами богаче. Про нее песни надо петь под музыку.

Он присаживается на ступеньку возле меня. В отблесках сполохов зари тлеют готовые вот-вот вспыхнуть его мохнатые брови, розовеет кончик облупленного носа. На пепельном от несмываемого загара лице разбежались от глаз, будто солнечная рябь по гавани, лучи-морщинки: обвисли, словно выточенные из мрамора, белые усы; сияет меж ними ралушная улыбка. Глядя на нее, теплеют люди.

— Ты, сынок, ведь слыхал про первый орден...

Видится мне за словами Гульвы быль тяжкого испытания, постигшего нашу страну вслед за опустошительными битвами двух войн, интервенцией и блокадой. Золотыми буквами начертан на лысых склонах Маркотха эпиграф к одной из глав истории Цемесской бухты:

«Именем Российской Социалистической Федеративной Советской Республики Центральный Исполнительный Комитет рабочих, крестьянских, красноармейских и казачьих депутатов награждает рабочих-грузчиков Новороссийского порта орденом Трудового Красного Знамени — высшим знаком отличия, установленным для выдающихся работников на фронте труда, как признание их заслуг перед трудящимися и резолюцией и в ознаменование самоотверженного упорного труда.

Трудовой подвиг грузчиков Новороссийского порта выразился в том, что они...»

...Через гавань проносятся перед моими глазами серые смерчи цементной пыли, гонимые борой. Разграблены деникинцами и англо-французскими интервентами портовые причалы. Ни дымка, ни паруса не разглядеть в пустыне Черного моря. Пригорюнился у поручней маячной площадки Остап Гульва, дрожат пальцы, мнущие лепешку, принесенную водолазом, точат массив мола слезы обиды за друга, за людей Цемесской бухты, за всех, кому подали камень вместо хлеба и накормили ехидными нравоучениями кулаки станицы Полтавской, змеиного гнезда контрреволюции на Кубани.

Прислонился к стене башенки маяка угрюмый Носак, с трудом рассказывает обо всем, чему был свидетелем в станице, куда ездил менять праздничную шаль жены и свои сапоги на полпуда муки и пуд фасоли:

— Насмотрелся, как голодающие в ноги кланялись попадье-матушке ради сухой корки... И не допросились. Повыгоняло кулачье из станицы их, да еще с насмешкой: «Ступайте до советской власти, она вас накормит»... То не мачты. Остап? — неожиданно спрашивает водолаз. — Глянь за Станичку!

Гульва сует лепешку в карман бушлата и хватается за бинокль.

Над горизонтом вырастает силуэт корабля. Коричневый дымок тянется за ним, выводя на стене безоблачного неба непонятные письмена.

Маячник ныряет в дверь башни и неистово крутит ручку телефона.

— Старшего лоцмана подайте к трубке! —требует он.—Матвей Матвеевич, пляши! Идет!... Грузовик тысяч на десять! Вот послушай...

Издалека в башню врывается сиплый голос гудка: пароход, приближаясь к Суджукской косе, зовет лоцмана.

Отовсюду торопятся на парапеты молов истосковавшиеся по кораблям портовики. Берега бухты кишат людьми, как в незабываемый день гибели Черноморского флота. Множество глаз наблюдает за лоцманским катером, который мчится навстречу гостю, множество рук приветствует гостя, как только пароход минует портовые ворота.

Это английский транспорт, зафрахтованный под перевозку продовольственных грузов. В его трюмах восемь тысяч тонн зерна, закупленного советским правительством на зарубежном рынке для голодающего Поволжья.

Капитан парохода вручает начальнику порта «морской протест», в котором говорится о порче груза вследствие шторма в Бискайском заливе.

Тем временем Матвей Матвеевич осматривается. Крышки трюмных люков целы, надстройки и палуба транспорта в полном порядке. Наметанный глаз старого лоцмана быстро находит мелочь, неприметную другим людям. Она разоблачает наглость, подстроенную капитаном английского транспорта. Наглухо задраенные брезентом раструбы вентиляторов свидетельствуют о намерениях капитана: «К чему свежий воздух хлебу, подмоченному невыкаченной вовремя из льял водой, пусть гниет и преет зерно в духоте трюмов, нечего церемониться с большевиками...»

Клубы удушливого пара вырываются из квадратных люков, едва грузчики открывают трюмы.

Начальник порта проницательно смотрит на капитана:

— Удивительно скоро оправдалось ваше предположение...

Англичанин невозмутим:

— Как угодно, сэр. Я доставил зерно в порт назначения, остальное меня не касается. Компания, которой принадлежит мой пароход, свободна от всякой ответственности за сохранность груза, адресованного вам. Если зерно не нравится, напишите, что вы отказываетесь принять его.

— И что же тогда?

— Я выйду за пределы порта и выброшу зерно до последнего бушеля в море! — угрожает капитан. Ему нет дела до голодающего Поволжья. Он чувствует себя неуязвимым: фрахт получен.

Грузчики спускаются в трюмы и, одурманенные пивным запахом прелого хлеба, задыхаясь от жары и раздирающей горло пыли, обвязав лица мокрыми тряпками, — видны лишь глаза, — начинают разгрузку. Нестерпимо хочется есть. Кое-кто украдкой грызет разбухшие зерна.

Через полсуток первая смена шабашит. Пьяные от усталости люди поднимаются на палубу и жадно глотают чистый морской воздух.

Старший смены подзывает усатого грузчика из пятой артели.

— Потолстел, Кузьма... — Он негромко приказывает смущенному усачу: — Иди и высыпь обратно, слышишь?

Тот мнется и просит:

— Уважь, Мирон. Детишкам взял на коржи. Сам знаешь: четверо у меня...

— Не проси, Кузьма, не могу. На Поволжье труднее. Ну, ступай, не срами новороссийских портовиков. Ты ж из рабочего классу...

...Сгинул за горизонтом первый фрахтованный транспорт под чужим флагом. Опять и опять названивает начальнику порта и лоцману маячник; днем и ночью, в штиль и в бору неутомимый Матвей Матвеевич ведет в гавань и швартует к причалам очередные суда с продовольствием, на этот раз наши, советские и с нашим, советским зерном. По двое суток подряд не вылезают из трюмов изможденные грузчики. Добрым словом помянут их в городах и в селах Поволжья за то, что они

«...успешно и быстро произвели разгрузку пароходов с грузами для голодающих.

Награждая в лице грузчиков Новороссийского порта настойчивость, энергию и ревностное исполнение долга, рабоче-крестьянское правительство ставит деятельность эту в пример другим работникам на хозяйственном поприще народного хозяйства Республики.

Председатель ВЦИК — М. КАЛИНИН».

...Слушая маячника, время от времени вставляю реплики. Они имеют отношение не столько к тому, о чем рассказывает Гульва, сколько к тому, что мне хочется услышать от Носака. История второго ордена, которым награжден Новороссийский порт, целиком связана с отставным водолазом, поднявшим со дна Цемесской бухты океанский нефтеналивной транспорт.

Петр Иванович говорит медленно, будто диктует:

— Мы затопили его сами, потому что флотские не успевали справляться с миноносцами и дредноутом. Тут, в гавани, открыли крышки на танковых люках, поотдраивали кингстоны и отвели транспорт за ворота. Жалостная была картина. Очень не хотелось ему с жизнью расставаться. Два часа погружался... А когда погнали англичан и французов с деникинцами за Черное море, увели они весь флот, который еще оставался в портах. Вроде того, как жулье хату обворует дочиста, а грязное белье на слезы хозяевам оставит, так и с нами поступила вражья сила... Ничего не видать в море и в бухте. Пустота. Только по воскресеньям заявлялся «Пенай», который по крымско-кавказской линии ходил раз в две недели. Гульва запримечит его за косой и рапортует в телефон начальнику порта: «Трюх-трюх — все заберух» топает!.. Смешно теперь, а тогда «Пенай» вместо экспресса был. Проводим мы тот «экспресс» и опять у моря погоды ждем неделю... Дождались! Созвал нас Матвей Матвеевич и предложил транспорт искать. А чего искать, если я полдня на рогах плавучего крана торчал, когда корабли топили, и отмечал в уме все места. Нашли сразу. На глубине двадцать девять метров, да илом зарос на четыре метра. Спустились на дно, промыли туннели под транспортом, обмотали корпус железными полотенцами, а они поломались у самой поверхности!.. Делать нечего, раз плохо рассчитали. Только зубами заскрипел я, глядя, как он назад в могилу укладывается. На том учились. Энрона тогда еще не было. Всякие хлюсты насмешки строили. Мы, правда, не очень расстраивались от их слов. Делали свое дело. Подняли второй раз. Полубак вылез над бухтой, весь в тине, трясется. Обрадовались мы, да опять рано. На танковых крышках попортились автоматические клапана. Хлебнул транспорт воды и снова нырнул. Понравилось в иле валяться... Через полгода в третий раз вытащили и откачали. Мачты у него обросли мидиями, как сваи у пристани... Привели к Восточному пирсу, флаг подняли и — давай чистить. Пошли в ход скрябки и молотки, на всю бухту слыхать концерт трудовой... Михаил Иванович Калинин второй орден порту прислал за это, а нам, водолазам — почетные грамоты от правительства за то, что подсобили советской власти в самую трудную пору. Тринадцать пароходов было тогда на Черном и Азовском морях. Наш стал четырнадцатым.

...Перебирают быль за былью разговорившиеся старики, вспоминая о героике портовых будней: о караванах судов с зерном для голодавшего в двадцать первом году Поволжья, с тракторами для первых колхозов, с оборудованием для строек первой пятилетки — с брекингами для Грозного, станками для Ростсельмаша, с деталями для Челябинского и Сталинградского тракторных заводов. Всюду оценены трудовые дела людей Цемесской бухты. Недаром за трактором-первенцем, сошедшим с конвейера Сталинградского завода, впереди строителей шагала делегация дважды краснознаменного Новороссийского порта: катали, навальщики, звеньевые, бригадиры, механизаторы. Среди них три друга — маячник Остап Гульва, водолаз Петр Носак, лоцман Матвей Матвеевич...

А день пламенеет. Розовые сполохи ползут по горным зубцам Маркотха, багрово отсвечивают на стеклах маячного прожектора, в окнах береговых строений, в иллюминаторах пароходов.

Море за Дообским мысом разгорается пожаром. Взымая огненные буруны пены, мимо маяка мчится на внешний рейд навстречу выплывающему из моря солнцу и очередному кораблю, идущему в порт, лоцманский катер. С его палубы, улыбаясь, машет Марина.

Старики переминаются.

— До кого поклон от Марины Матвеевны? — лукаво недоумевает Гульва. — До батька чи до тебя, Петро Иваныч?

Обо мне он молчит.

Смеюсь, ибо знаю, кому послана улыбка Марины, отраженная легионом лучистых улыбок проснувшегося моря: прилежному дню, вахте молодости, солнцу-ордену, сияющему над прославленными просторами Цемесской бухты.

Быстрее завершить ремонт танкера „Волга"

О пароходе «Волга» на бакинском заводе имени Парижской Коммуны говорят повсюду — и на ежедневных диспетчерских совещаниях, которые проводятся непосредственно на этом судне, и в цехах, и в парткомбюро. Об этом же напоминают и «молнии», развешанные по всей территории завода.

— Сейчас на «Волгу» обращено все внимание. На ее ремонт брошены все силы, — заявляют руководители завода и начальники цехов.

Действительно, на пароходе «Волга» заняты рабочие всех профессий — котельщики, трубопроводчики, сварщики, плотники, слесари и электрики. От каждого цеха работают по нескольку бригад во главе с мастерами. И все же работы подвигаются слишком медленно. По графику пароход «Волга» должен был вступить в эксплоатацию еще 15 июня, но этот срок сорван. Теперь намечено закончить ремонт танкера к 25 июля. Однако и на этот раз пароход вряд ли будет сдан в эксплоатацию. Об этом заявляют прораб тов. Казаков, мастера и старший механик судна тов. Крапивин.

Пароход «Волга» стоит на заводе уже два года. Но ремонт начался лишь два месяца назад. Сейчас руководители завода, что называется, нажимают во-всю, чтобы к назначенному сроку завершить все работы.

С этой целью ежедневно созываются на судне диспетчерские совещания, устанавливаются сроки окончания тех или других работ, но разного рода организационные неполадки мешают вести ремонт быстро и доброкачественно. Так, например, 5 и 6 июля по часу простаивали сварщики из-за отсутствия электроэнергии. Произошло это потому, что был поврежден кабель из-за халатного отношения к этому делу со стороны самих же работников завода. Его завалили отходами карбида, что не дало возможности производить электросварочные работы на судне. Таких «мелочей» здесь много, и они сильно влияют на ход работы.

С 3 по 6 июля совсем не производилась откачка воды из форпика. Прораб тов. Казаков пытался это об'яснить тем, что, мол, насос маломощный. Выявилось, однако, другое — насос не был налажен, хотя на судне работают слесари и другие квалифицированные рабочие.

На ходе работ сильно отражается отсутствие увязки и контакта между цехами. Котельщики задерживают механический цех, который тормозит работу плотников и трубопроводчиков, а иногда получается наоборот.

Основная причина простоя в том, что сейчас на заводе, по существу, нет графика ремонта судна. Старый график нарушен, и задания даются цехам в «оперативном» порядке, но они не выполняются. Так, 3 июля на диспетчерском совещании механическому цеху было предложено закончить на другой день тентовое устройство. Однако и 8 июля это задание еще не было полностью выполнено, так как начальник механического цеха тов. Хохлов то и дело переводил рабочих с одной работы на другую.

Все это происходит потому, что как начальники цехов, так и мастера, возглавляющие на судне бригады, плохо занимаются расстановкой людей. Только по этой причине механический цех уже две недели ведет монтаж вспомогательного конденсатора и никак не закончит его. Эта работа выполнена всего на две трети.

До 25 июля остались считаные дни, но ни один цех пока еще не выполнил полностью всех заданий. Особенно это относится к механическому цеху, который обязан был уже закончить весь комплекс слесарно-монтажных работ в машинном отделении. Этот цех сильно тормозит окончание ремонта судна. Например, 10 июня должен был быть завершен полностью монтаж главной машины, но машина установлена только на-днях, да и то еще не полностью.

Стремясь побыстрее выпустить судно в эксплоатацию, на заводе упускают из виду качество ремонта.

— Корпус отремонтирован неплохо, — говорит старший помощник капитана тов. Рязанов. — Однако заклепки менялись не менее чем по восемь раз. Сейчас осталось опрессовать трюмы, но это сделать невозможно, так как не закончен ремонт трубопровода. Еще во второй декаде июня должны были быть установлены клинкеты, а механический цех и до сего времени не установил их. Много недоделок оказалось и по палубе. Деревянный настил сделан неправильно, он не соответствует требованиям Морского Регистра. Не начата покраска судна, не готовы спасательные шлюпки.

— Ремонт механизмов, — говорит старший механик тов. Крапивин, — также задерживается. При опрессовке цилиндров главной машины был обнаружен ряд недоделок. Это произошло потому, что на заводе вошло в правило доставлять на пароход детали в незаконченном виде, а иногда и с браком. Так было с новым цилиндром главной машины. В нем были неправильно отлиты паровпускные окна. Брак происходит потому, что начальник отдела технического контроля тов. Тахтаулов плохо следит за качеством изготовления и обработки деталей и не обращает внимания на наши сигналы. Вот, например, механический цех изготовил манжеты для конденсаторов. Проходные отверстия в них вместо 16 мм были 14 мм. Когда я заявил об этом тов. Тахтаулову, он обещал принять меры, однако так ничего и не предпринял. Другая партия этих манжет оказалась еще хуже. Отверстия в них имели диаметр всего 13 мм.

Котельный цех (начальник тов. Русецкий) плохо отнесся к установке фундаментов под дизельгенератор и кормовой брашпиль. Оба фундамента были сварены плохо, имели тонкий и неправильный шов. Поэтому представитель Морского Регистра тов. Дмитриев вполне основательно забраковал фундаменты. Эти фундаменты до сих пор еще не переделаны. Большим недостатком является то, что завод не предъявляет готовых для ремонта судна деталей представителям Регистра, поэтому почти каждую деталь в цехах переделывают по два-три раза. Так, после установки дейдвудных втулок гребных валов оказалось, что во время испытаний вал не проворачивается, и представитель Регистра не принял эту работу. Ее надо переделывать вновь.

На ремонте парохода «Волга» занято много людей, но труд их организован плохо, рабочие места своевременно не готовятся, бригады не всегда в срок получают конкретные задания. Например, мастерам тт. Харитонову, Масленникову, Климову начальник цеха тов. Русецкий вручил плановые задания на первую декаду июля, но не указал перечня работ, а бригадиры не получили от мастеров графиков. Такие случаи здесь нередки, и не удивительно, что отдельные рабочие простаивают, не знают, что им делать.

Среди рабочих, занятых на ремонте танкера «Волга», не развернуто социалистическое соревнование. Это, однако, мало тревожит и начальников цехов и мастеров. Ответственность за быстрый выпуск из ремонта «Волги» несет и партийная организация завода. Между тем ее роль в этом почти совершенно незаметна. Правда, партбюро выделило своего представителя для контроля за ходом ремонта, но этот представитель только собирает сводки да присутствует на диспетчерских совещаниях. Среди рабочих не проводятся ни беседы, ни читки газет. Да и сам секретарь партбюро тов. Ибрагимов сюда редко заглядывает, он предпочитает отсиживаться в кабинете. Его, видимо, не тревожит, что ремонт танкера «Волга» проходит медленно и плохо.

Г. КОРШУНОВ.

БАКУ. (Наш спец. корр.).

За действенную борьбу с авариями

Недавно конторы капитанов портов выделены из управлений морских портов в самостоятельные инспекции портового надзора. Это сделано в целях улучшения контроля за выполнением законов по торговому мореплаванию.

Работники инспекций портового надзора призваны вести действенную борьбу с аварийностью. Они обязаны своевременно сообщать на суда штормовые предупреждения, информировать капитанов судов об изменениях в навигационной обстановке, производить предрейсовый инструктаж, снабжать судоводителей извещениями мореплавателям. Начальники инспекций портового надзора — капитаны портов—должны проверять дипломы начальствующего состава и судовые документы, не допускать нарушения сроков их действия, установленных Морским Регистром СССР, следить за правильной погрузкой судов.

До 1950 года были случаи, когда действия начальников инспекций портового надзора—капитанов портов — игнорировались руководителями пароходств и портов, которым раньше подчинялась служба портового надзора. Несмотря на то, что некоторые суда были непригодны к плаванию, руководители портов и пароходств не считались с этим, на свой риск и страх отправляли их в море. Несомненно, нарушение законов мореплавания и порядка эксплоатации флота приводило к авариям.

До сего времени многие порты не имеют еще достаточного количества плавучих средств для обслуживания флота. Особенно это заметно в Азовском бассейне. В результате этого возникали простои судов. Об этом ярко говорит случай, который имел недавно место в порту Осипенко: из-за отсутствия буксирного катера здесь не удалось осуществить перешвартовку баржи «Хоста». В результате судно простояло много времени.

Ни один порт Азовья не имеет специального лоцманского судна. Катеры, которые у нас ходят, недостаточно мореходны. В плохую погоду они не могут выйти в море и встретить судно.

Навигационной обстановкой на подходах к портам (подходные каналы и акватории портов) ведает на Азовье Азовморпуть. Но эта организация не имеет специальных судов для с'емки буев и вех. Поэтому иногда происходят перерывы в действии огней буев (особенно, если буи находятся от порта на расстоянии 8—15 миль). Это затрудняет условия плавания.

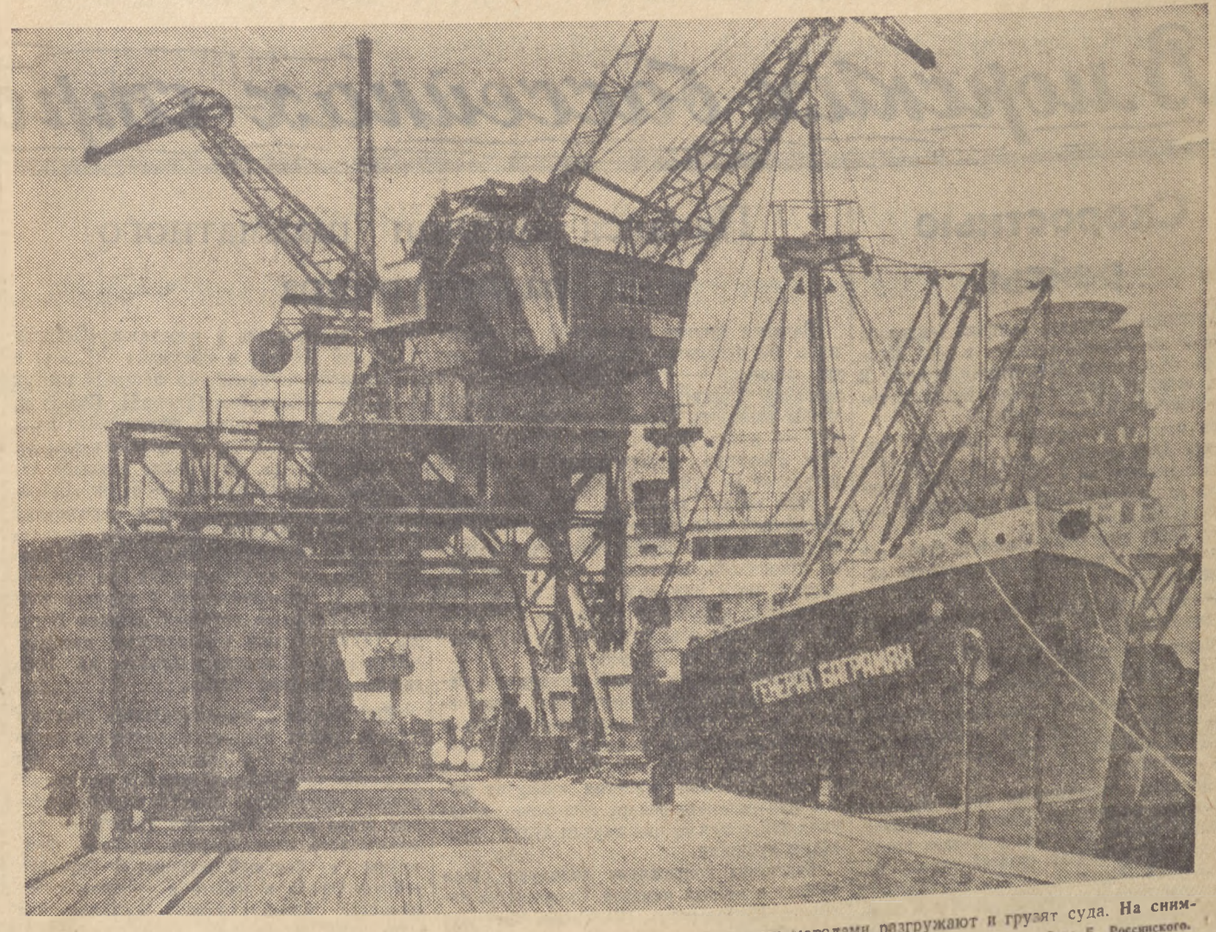
Надо разрешить и такой вопрос. Инспекции портового надзора не имеют твердых тарифов взимания платы за услуги. Так, например, за заверку судовых журналов одни порты взимают плату, другие — нет. Работники портового надзора также не знают, как взимать плату за осмотр судов.

В положении о портовом надзоре сказано, что в его обязанности входит технический осмотр маломерных судов. Портнадзор после технического осмотра судов выдает разрешение на право плавания. Однако бланков удостоверений на право плавания портнадзор пока не получает, и каждый из нас вынужден сам создавать произвольную форму, что, конечно, не отвечает требованиям морского законодательства.

Необходимо еще сказать о работе спасательных станций. И здесь не все благополучно. Для их успешной деятельности необходимо иметь в портах буксиры-спасатели, боты и шлюпки, а в районах массового купания, прилегающих близко к порту (Ялта, Сочи, Туапсе, Осипенко, Евпатория), — быстроходные катеры и шлюпки-двойки. Между тем ничего подобного в портах нет. Шлюпки, выпускаемые Ейскими портовыми мастерскими, слишком велики и не обладают той маневренностью, которая требуется для спасения людей.

Устранение этих недостатков позволит органам портового надзора вести более действенную борьбу с авариями и простоями судов.

К. ПУШКИН,
капитан порта Осипенко.



В Ленинградском порту широко развернулась навигация. Портовики скоростными методами разгружают и грузят суда. На снимке: пароход «Генерал Баграмян» у причала одного из грузовых районов Ленинградского порта. Фото Е. Россинского.

◇ ◇ ◇

ПО-БОЛЬШЕВИСТСКИ ОРГАНИЗОВАТЬ ТРУД ДИСПЕТЧЕРА

За четкое руководство движением флота

В Черноморском пароходстве организован ряд скоростных регулярных линий по перевозкам марганцевой и железной руды, угля, строительных материалов, суперфосфата и других грузов. Однако работа судов на регулярных линиях может быть успешной лишь в том случае, если будет хорошо поставлено диспетчерское руководство.

Но этого как раз и нет в Черноморском пароходстве. Здесь имеются случаи, когда отдельные суда непроизводительно теряют эксплоатационное время из-за нераспорядительности диспетчерского аппарата.

Пароход «Тайганос» в июне согласно графику должен был после выгрузки леса принять в Поти бункерный уголь и следовать в Батуми под погрузку. Но случилось так, что пароход «Тайганос» ушел в Батуми без достаточного количества топлива. Когда выяснилось, что угля на полный рейс нехватит, судно снова вернулось в Поти для бункеровки. В результате моряки непроизводительно потеряли около 12 часов эксплоатационного времени. Этой «ошибки» можно было избежать, если бы диспетчерский аппарат пароходства был более предусмотрительным. Главный диспетчер Черноморского пароходства тов. Дерман вместо того, чтобы сделать соответствующие выводы из этого случая, попытался оправдаться. Он неправильно информировал главк о причине непроизводительной потери судном эксплоатационного времени.

Министр морского флота установил порядок, по которому пароходства ежемесячно направляют в главки своего представителя для согласования графика расстановки судов для перевозки грузов. Однако Черноморское пароходство часто нарушает согласованный график. Так, в июне согласно графику пароход «Курск» должен был прибыть в порт Николаев 5-го числа, а теплоход «Краснодар» 13-го под погрузку руды. Между тем эти суда были направлены в Николаев 15 июня. В порт они пришли почти одновременно.

В результате пароход «Курск» простоял сутки в ожидании причала. Это об'ясняется тем, что работники службы эксплоатации пароходства не знали о реальных сроках выхода из ремонта судов «Курск» и «Краснодар», хотя узнать об этом было легко, стоило всего-навсего позвонить в механико-судовую службу.

Иногда диспетчерский аппарат и главный диспетчер тов. Дерман не знают, в каких портах находятся суда пароходства. В июне теплоход «Ногин» разгружался в одном порту, а главный диспетчер указывал в отчетности, что судно разгружается в другом.

Служба эксплоатации также плохо руководит работой своих агентов в портах, не требует от них четкой информации о подготовке грузов для загрузки судов согласно графику. Агенты пароходства зачастую не знают, какими грузами должны грузиться суда. Из-за этого задерживаются грузовые операции, суда простаивают много времени.

Нередко диспетчерский аппарат пароходства не знает технического состояния судов, находящихся в эксплоатации. Пароход «Генерал Черняховский» в июне должен был следовать в один из портов для приема груза. Впоследствии выяснилось, что по своему состоянию судно не может следовать в порт погрузки. В результате необходимый для народного хозяйства груз не был своевременно доставлен к месту назначения.

От четкого диспетчерского руководства движением судов зависит успешное выполнение социалистических обязательств, принятых коллективами судов и пароходства. Поэтому диспетчерский аппарат Черноморского пароходства должен улучшить свою работу, навести образцовый порядок в руководстве движением судов.

Инженер Б. ПЕРВОВ.

Письма в редакцию

Неправильно используют курсантов

На втором курсе судомеханического отделения Херсонского мореходного училища закончился учебный год. Курсанты с нетерпением стремились отправиться на практику. Многие из них еще ни разу не видели моря и судов. И вот, наконец, настал долгожданный день. Нас направили на учебное судно «Иван Сусанин», которое ремонтировалось в Николаеве.

С первых же дней пребывания на судне мы выполняем работы, не имеющие никакого отношения к практике. По программе курсанты должны изучать правила обслуживания механизмов. Вместо этого нам предложили очищать трюмы и работать в цехах судоремонтного завода, где нас используют в качестве подсобных рабочих. Заместитель капитана парохода «Иван Сусанин» по учебной части тов. Цвилун не контролирует работы курсантов. Командование судна, в частности капитан тов. Бондаренко, пренебрежительно к нам относится. Для курсантов не созданы необходимые бытовые условия.

Ремонт парохода «Иван Сусанин» идет медленно, и практика срывается. Вот уже около месяца как мы находимся на судне и не имеем никакого представления о той программе, которую должны проходить.

На судне отсутствует политико-воспитательная работа среди курсантов. Парторг тов. Яшин и комсомольская организация ничего не делают, чтобы создать нормальные условия для учебы. На судне нет книг, газет и журналов, не проводятся политические информации.

Главному управлению учебными заведениями Министерства морского флота необходимо обеспечить условия для нормальной учебы курсантов.

Н. СОКОЛОВ.

* * *

От редакции. Факты неправильного использования курсантов на практике не единичны. В № 52 от 1 июля газета «Морской флот» сообщала, что с ведома Главного управления учебными заведениями Министерства морского флота 157 курсантов Херсонского мореходного училища вместо учебы используются на строительных работах. Ни начальник ГУУЗ'а тов. Ягупьев, ни его заместитель тов. Гамаюнов не хотят устранить эти безобразия. Поистине странная позиция этих двух начальников!

Омертвленные ценности

На складах Батумского судоремонтного завода накопилось на сотни тысяч рублей материалов, запасных частей и инструментов, не нужных предприятию. В то же время в них ощущается недостаток на других заводах. В результате миллионы рублей оборотных средств лежат без движения. Из-за отсутствия покрышек в Херсонском порту на протяжении ряда лет простаивают пневматические механизмы для погрузочных работ. А в это время на Батумском заводе скопилось их до 50 штук.

На заводе имеется 700 метров хлопчатобумажных и прорезиненных ремней различных размеров, а расход их за пять месяцев равен 24 метрам. Следовательно, завод имеет запас ремней на 11—12 лет.

У нас скопилось 600 штук шарикоподшипников, а расход их за пять месяцев этого года составляет 45 штук, или 9 штук в месяц. Их запас имеется на шесть лет.

Все это, конечно, известно главку, но мер для реализации этих излишних материалов не принимается.

Л. ШЕФ,
старший бухгалтер Батумского завода.

Исправить ошибки в бюджетном плане

Долго длилось составление штатного расписания и финансовой сметы для Керченской инспекции портового надзора. Наконец, мы получили эти документы из Азовского пароходства. И что же оказалось? Бюджетный план составлен так, что Госбанк отказался открыть финансовый счет.

Составители бюджетного плана в штатном расписании указали, что штат Керченского портового надзора утвержден полностью и состоит из 21 человека, но при этом существующий фонд зарплаты почему-то сокращен на 2.490 рублей в месяц.

Кроме того, в примечании сказано, что в фонд заработной платы входят якобы также средства для премирования работников инспекции. Вероятно, составители бюджетного плана считают, что можно произвольно ломать установленный государством фонд зарплаты и расходовать его не по прямому назначению.

Б. ЧИСТЯКОВ.

У крановщиков-беспаловцев

С большим трудовым под'емом работает коллектив Ждановского порта. Круглые сутки к причалам порта швартуются морские суда с рудой. Развертывая социалистическое соревнование за досрочную обработку судов, крановщики и бригады грузчиков систематически перевыполняют сменные задания, добиваются хороших производственных успехов.

Первенство в соревновании попрежнему держит знатный крановщик морского флота Никита Беспалый. Благодаря тщательной подготовке крана к работе, рациональной установке его на рабочем месте Никита Беспалый опрокинул прежние нормы выработки. Он совместил несколько движений крана (под'ем, поворот, вылет стрелы) в одно неразрывное целое. Беспалый раскрывает грейфер точно в момент подхода его к рудному или угольному складу и сразу же, не задерживаясь, снова уводит грейфер к судну. Хронометражем было установлено, что этот метод позволил крановщику сократить цикл крана на 30 — 40 секунд. Если среднее время производственного цикла у рядового крановщика составляло 2 мин. 45 сек., то у Беспалого — 2 мин. 05 сек. — 2 мин. 10 сек.

Опыт тов. Беспалого нашел широкое распространение среди других крановщиков. Сейчас по методу Никиты Беспалого работают десятки крановщиков Ждановского порта. Они добились в этом году высокой производительности труда. Широкой известностью пользуются стахановцы тт. Благочинный, Савченко, Сопин, Демешко, Лаур, Цыганенко и многие другие, ежедневно выполняющие нормы на 140 — 225 проц. От крановщиков-стахановцев не отстают и грузчики. Особенно хорошо работают бригады грузчиков, возглавляемые тт. Солдатенко, Мизиным, Денисовым, Пивоваровым. Они, как правило, в два раза перевыполняют нормы.

Рост стахановского движения, внедрение беспаловских методов работы на кранах, улучшение организации труда на погрузо-разгрузочных операциях значительно увеличили процент использования механизмов, повысили темпы обработки судов и резко снизили простои флота.

Большую работу в подготовке механизаторов порта ведет портовый учебно-курсовой комбинат. В прошлом году он подготовил более пятидесяти крановщиков. Кроме того, техминимум сдало около ста крановщиков, лебедчиков, грузчиков. В этом году на курсах будет подготовлено более 300 механизаторов, лебедчиков, токарей, нормировщиков, электриков.

В Ждановском порту

◇

Успешной работе ждановских портовиков способствует также и то обстоятельство, что в порт для обработки заходят в основном одни и те же суда. Это имеет огромное значение в ускорении грузовых операций. В таком случае оперативные работники, крановщики и грузчики глубже изучают суда и находят пути для дальнейшего повышения производительности своего труда.

Но работа ждановских портовиков могла бы стать еще более эффективной, если бы этому не мешали случаи массового, беспланового захода в порт судов. В нынешнем году однажды в порт прибыло пять судов подряд: «Курск», «Ижора», «Краснодон», «Мацеста» и «Дон». Такое одновременное скопление судов вызвало большие трудности в организации разгрузочных операций, из-за этого зачастую нехватало причалов и механизмов для скоростной обработки флота.

Об отсутствии четкого руководства движением флота говорят многие факты. Одно время работники Черноморского пароходства сообщили в Ждановский порт, что пароход «Курск» после выгрузки пойдет в балласте в Поти. Пароход «Курск» стал под бункеровку на первом участке порта. При окончании бункеровочных работ капитан «Курска» неожиданно заявил, что он имеет распоряжение грузить судно углем и итти не в Поти, а в Одессу. Поставленное в известность об этом распоряжении руководство Ждановского порта, естественно, не было подготовлено к работам. Началась спешка. Но на следующий день из Одессы сообщили, что рейс с углем нежелателен и судно все же пойдет в Поти.

Произошло все это в момент, когда на первом участке порта грузился углем «Краснодон», шла подготовка угля для «Мацесты», а «Курск» стоял под бункеровкой. Пришлось срочно переставлять механизмы, перебрасывать рабочую силу, ломать график работ.

Руководство Главюжфлота великолепно осведомлено о возможностях порта, большом количестве судов, работающих на рудной линии, и интенсивности перевозок. Но установить на линии Поти — Жданов твердый график движения судов, чтобы не допускать авральной работы в порту, до сих пор не удается. Ждановский порт сможет работать без рывков и штурмовщины только в том случае, когда на линии будет наведен порядок в движении судов.

Руководство порта никак не может договориться с управлениями Донецкой и Северо-Донецкой железных дорог о своевременной подаче порожних вагонов, что вызывает большую загрузку рудой складских территорий. Несмотря на категорическое распоряжение Министерства путей сообщения подавать под погрузку и выгрузку сыпучих грузов открытые полувагоны, управления железных дорог часто отправляют в порт крытые вагоны. В результате простаивают механизмы, вагоны, а работу приходится производить вручную.

В тяжелом техническом состоянии находятся и железнодорожные портовые пути. Однажды во время движения состава кюбелей на стыке двух путей разошлись рельсы. Много часов отняли под'ем свалившихся на землю кюбелей и ремонт путей. А этих «неожиданностей» можно было бы избежать.

Плохо в порту обстоит дело и с внедрением рационализаторских предложений. Главный инженер порта фактически устранился от рационализаторской и изобретательской работы, не руководит ею. В январе прошлого года по инициативе заместителя начальника первого участка по механизации тов. Кривошеина на участке была организована ячейка рационализаторов. За короткое время было внесено 44 предложения, из них 22 предложения были приняты, а 21 внедрено в производство. Но, не получая помощи от технического совета порта, затягивавшего рассмотрение предложений, рабочие перестали давать рационализаторские предложения. Так увяла творческая инициатива работников участка. Но и в этом году положение с изобретательством не улучшилось. У руководства порта безнадежно лежит, например, изобретение И. С. Кривошеина (скребковый подтягиватель). И это в то время, когда в порту ощущается большой недостаток в питающих механизмах.

Коллектив Ждановского порта напряженно борется за выполнение плана переработки грузов. Но все эти недостатки мешают портовикам успешно выполнять свои социалистические обязательства. Руководство порта должно их устранить в самое ближайшее время.

Б. ГРОМОВ.

Вопросы, требующие немедленного разрешения

Умение работать четко, по плану, ритмично, без суеты и спешки имеет огромное значение. Научиться ценить фактор времени — важное качество каждого работника морского флота. К сожалению, в Дальневосточном пароходстве мало еще обращается внимания на организацию труда диспетчеров, групповых инженеров, инспекторов отдела кадров и других работников управленческого аппарата. Ныне диспетчер в большинстве своем выступает в роли «толкача». Наша работа сводится к беготне из одного отдела в другой, к «уговариванию» десятков людей, от которых зависит оформление того или иного документа, к изысканию необходимых для судна материалов.

Слишком уж громоздка система всевозможных заявок, документов, актов, оформлений, справок. Несмотря на то, что старшим диспетчером я работаю уже более пяти лет, нередко бывает так, что при отправке судна в море и при соблюдении различных формальностей я буквально теряюсь в бумажном потоке.

Не случайно у нас многие капитаны и механики говорят, что «легче несколько месяцев пробыть в море, чем неделю простоять во Владивостокском порту». Вернувшись из плавания, вместо того чтобы заняться подготовкой механизмов к очередному рейсу, подкрасить судно, привести в порядок помещения, проверить навигационные средства, судовой инвентарь, моряки все время стоянки судна в порту проводят в беготне с различными бумажками.

Заявки на получение технического снабжения, например, разбиваются на три группы. Одни заявки заверяются в морской инспекции, другие — в механико-судовой службе, третьи — в пассажирском отделе. Чтобы получить тот или иной материал, обычно необходимо затратить 2—3 суток. В случае же если стоянка судна кратковременна, зачастую моряки отправляются в море, так и не получив все нужное для рейсы. Только по привычке, задолго до прихода в порт, в радиограммах моряки ставят в известность отдел снабжения пароходства и другие службы о своих нуждах, хотя и знают, что все равно доставку материалов и продуктов придется «организовывать» самим.

Еще большие препятствия встречаются у моряков при оформлении заказов на ремонт. Целый ряд инстанций (механико-судовая служба главка, механико-судовая служба пароходства и т. д.) приходится пройти механику, пока на заказе появятся нужные резолюции.

Из общего количества простоев судов в порту немалая доля приходится на «оформление документов». Чтобы оформить отход судна в море, работники портового надзора требуют: две справки об инструктаже, пять судовых ролей, пожарный формуляр, справку от санитарной инспекции, справки о наличии на судне неприкосновенного запаса продуктов и спасательного имущества, все судовые документы, дипломы штурманов и механиков. Портнадзор подходит ко всем судам с единой меркой. Так, например, несмотря на то, что пароход «Кишинев» каждый месяц имеет несколько отходов из порта, у моряков требуют все новые и новые пожарные формуляры.

Даже такое несложное дело, как получение в порту воды, отнимает у моряков десятки часов. Прием воды ведется через судовые пожарные шланги (в порту специальных шлангов нет). До сих пор не налажена телефонная связь между стоящими у причалов судами и управлением пароходства и порта. Связь здесь считается «мелочью». Между тем ее отсутствие крайне затрудняет оперативную работу.

Давно следует покончить с разглагольствованием дорогого времени, упростить систему заявок и оформлений.

Ю. НОЧЕВНИК,
старший диспетчер Дальневосточного пароходства.

В морских бассейнах страны

Скоростные рейсы

Закончив погрузку, экипаж теплохода «Александр Матросов» вышел в рейс. Курс судна — в родной Ленинградский порт. В море ветер покрепчал. Воды Балтики покрылись частой рябой зыбью.

На мостике — старший помощник капитана Данилов. Всматриваясь в сгустившуюся темноту, он с тревогой сказал стоящему рядом с ним первому помощнику капитана Малишевскому:

— Ветер встречный. Скорость судна может упасть. А ведь нам надо досрочно завершить рейс.

— Идем как будто не плохо, — ответил Малишевский.

Вахтенный матрос доложил:

— Скорость 10,2 мили в час.

Это был неплохой показатель. Однако Малишевский спустился в машинное отделение, чтобы посмотреть, как моряки несут вахтенную службу.

Двигатель обслуживала вахта третьего механика коммуниста Ивана Григорьева, которая первой на судне завоевала почетное звание отличной судовой вахты. Механик тов. Григорьев и его подчиненные за четыре месяца работы добились хороших производственных результатов. Как правило, когда они несут вахту, судно идет со скоростью, которая выше плановой. На этот раз, приступая к работе, моряки-стахановцы решили достичь нового, более высокого показателя. В этом рейсе третий механик тов. Григорьев и моряки его вахты Николай Шевцов и Иван Примаков вызвали на социалистическое соревнование палубную команду.

Соревнование дало прекрасную результаты. Скорость судна возросла с 10,2 до 10,5 мили в час, а затем теплоход шел со скоростью в 10,8 мили в час. Это был своеобразный рекорд скорости, которого еще не добивалась ни одна вахта. Рейс в Ленинград экипаж теплохода «Александр Матросов» закончил досрочно.

Для того, чтобы совершать скоростные рейсы, моряки проделали большую работу по улучшению технического состояния двигателя и судовых механизмов. Машинная команда решила довести мощность главного двигателя до построечной. Еще в прошлом году каждый механик и моторист получил задание изучить, отремонтировать и отрегулировать определенный узел двигателя или вспомогательного механизма. Например, за мотористом тов. Шевцовым были закреплены отдельные узлы главного двигателя. Продолжительное время наблюдая за работой вверенных ему механизмов, тов. Шевцов прекрасно их изучил и узнал все недостатки. Когда судно встало на профилактический ремонт, молодой моторист с помощью механиков устранил все неисправности головных подшипников, хотя такая сложная и трудоемкая работа до сих пор обычно делалась только на заводе.

За время эксплоатации в подшипниках главного вала образовались значительные зазоры. Например, в мотылевых подшипниках зазоры достигали 0,28—0,30 миллиметра, а в головных они доходили до 0,60 миллиметра. Механики и мотористы несколько раз перебирали мотылевые подшипники и добились того, что сократили зазоры более чем в два раза.

Этот замечательный производственный успех вызвал у экипажа теплохода «Александр Матросов» еще большую творческую инициативу. Моряки внесли несколько рационализаторских предложений, улучшающих работу машинной установки.

Дружный творческий коллектив моряков теплохода «Александр Матросов» успешно выполняет свои социалистические обязательства, чтобы досрочно завершить годовой план перевозок. Благодаря скоростным рейсам судно перевыполнило производственное задание второго квартала по тоннам в полтора раза и по тонно-милям почти в два раза.

А. ПАРЕНЬКОВ.

Начался финиш шахматного радиотурнира

Начался финиш шахматного радиотурнира. Он продлится две недели. В эти дни три команды — балтийцы, черноморцы и дальневосточники—напрягают все усилия, чтобы выиграть главный спортивный трофей — кубок Центрального совета общества «Водник», присуждаемый за лучший результат по сумме очков.

Одно время казалось, что балтийцы обеспечили себе выигрыш этого кубка. Но за последние две недели положение заметно изменилось. Балтийцы попрежнему лидируют, но к ним вплотную, с разрывом всего лишь в одно очко, подошли черноморцы. Еще одно очко отделяет группу дальневосточников от лидеров.

Оценка позиций партий приводит к несколько неожиданному результату. Возможно, что балтийцы, дальневосточники и черноморцы придут к финишу с одинаковым по сумме количеством очков. В этом случае судейская коллегия присудит кубок Центрального совета общества «Водник» той команде, чьи партии будут признаны лучшими.

Балтийцы попрежнему лидируют среди первых и вторых номеров. Спортсмены парохода «Белоостров» (Балтика) выиграли у шахматистов «Суры» (Север) и «Азербайджана» (Каспий). Теперь у «Белоострова» 3 очка. В партии против теплохода «Ильич» (Дальний Восток) у балтийцев две лишние пешки. Таким образом «Белоостров» должен добиться «сухого» счета. Это принесет ему спортивный трофей — кубок Министерства морского флота.

Шахматисты дизельэлектрохода «Россия», проиграв случайно партию пароходу «Белоостров» благодаря описке в радиограмме, лишились хороших шансов на кубок Министерства морского флота. Теперь спортсмены «России», выиграв у шахматистов парохода «Сура», должны завоевать победу у игроков судов «Ильич» и «Азербайджанец».

Ходы обратно не даются. Это никак не могли понять шахматисты парохода «Сура». Проиграв в партии против «Азербайджанца» фигуру, шахматисты «Суры» следующим же ходом «зевнули» качество, оставшись в итоге без ладьи. Тогда шахматисты «Суры» потребовали ход обратно и, когда им в этом отказали, вышли из турнира. Следует отметить, что в этот момент положение шахматистов «Суры» в партиях против «Азербайджанца» и «Ильича» было уже совершенно безнадежным.

Среди вторых номеров разыгрывается переходящий приз газеты «Морской флот». И здесь спортивный трофей должен перейти к балтийцам. Долгое время равные шансы в борьбе за приз газеты «Морской флот» имели коллективы судов «Севастополь» (Балтика) и «Петродворец» (Черное море), выигравшие у пароходов «Сибирь» (Дальний Восток) и «Бауман» (Север) и добившиеся позиционного перевеса против теплохода «Багиров» (Каспий). Полагали, что судьбу этого приза решит «личная» встреча шахматистов судов «Севастополь» и «Петродворец». Но недавно развязка наступила в другой партии — судов «Петродворец» и «Багиров». Здесь черноморцы решили форсировать события на шахматной доске. Они пожертвовали ладью и легкую фигуру, комбинировали, но просчитались. В конечном счете у моряков теплохода «Багиров» осталась лишняя фигура. Таким образом шахматисты парохода «Петродворец» отпали в борьбе на приз газеты «Морской флот».

Интересным и содержательным эпизодом турнира была встреча шахматистов судов «Севастополь» и «Сибирь». В этой партии шахматисты «Сибири», игравшие черными, решили опеломить своих партнеров выбором редко встречающегося дебюта — так называемого контргамбита Альбина. Балтийцы с большой выдержкой провели острую борьбу в дебюте и добились позиционного преимущества. Последовавшая затем атака балтийцев отличалась удивительной энергией. Они прорвали королевский фланг, затем их дальнобойные фигуры атаковали черного короля, пытавшегося спастись бегством. Заключительная матовая комбинация настигла черного короля уже на ферзевом фланге. Эта встреча между спортсменами судов «Севастополь» и «Сибирь» представлена на соискание приза Всероссийского комитета по делам физической культуры и спорта при Совете Министров РСФСР, учрежденного за лучшую партию.

Среди третьих номеров лидирует коллектив теплохода «Смольный» (Дальний Восток). Вслед за ним идет команда танкера «Ялта» (Черное море).

Отлично играют шахматисты теплохода «Мичурин» (Черное море), лидирующие среди пятых номеров. Очевидно, они добьются сухого счета: 4 из 4 возможных. Пока что спортсмены «Мичурина» выиграли у моряков судов «Витебск» (Дальний Восток) и «Берия» (Каспий). Партией против «Витебска» руководили первый помощник капитана тов. Евтихевич и судья шахматной команды теплохода «Мичурин» механик тов. Каменецкий. Партию у шахматистов теплохода «Берия» выиграл повар этого судна тов. Чернега. Шансы остальных участников турнира в этой группе до сих пор еще недостаточно определились.

Н. ПОЛЕВОЙ,
главный судья шахматного радиотурнира.

Второй механик теплохода «Краснодар» Ф. И. Чудный в свободное от вахты время занимается живописью. **На снимке:** тов. **Ф. И. Чудный** пишет картину «Теплоход «Краснодар» во время шторма».

Фото В. Богданова.

Повышают общеобразовательные знания

ЛЕНИНГРАД. (Наш корр.). Многие работники Ленинградского порта без отрыва от производства повышают свой общеобразовательный уровень в высших и средних учебных заведениях. Первый курс инженерно-экономического факультета Института инженеров водного транспорта закончили механик И. Иванов, диспетчер Е. Осинская и плановик Г. Петров.

Большая группа портовиков заочно обучается в Ленинградском мореходном училище. Среди них — лоцманы Н. Буров, И. Андреев, диспетчер В. Заяц, моторист П. Яковлев. На историческом факультете Ленинградского университета учится начальник электрогаража А. Сердюк, в строительном институте — техник З. Калошина.

ТРИДЦАТЬ ЛЕТ В ПОРТУ

МУРМАНСК. (Наш корр.). Недавно исполнилось тридцать лет работы в Мурманском порту такелажника механических мастерских Владимира Андреевича Лагздена. Он был водолазом, а когда в порту создали механические мастерские, возглавил коллектив такелажного цеха. Еще будучи водолазом, тов. Лагзден в совершенстве овладел такелажными работами.

Владимир Андреевич Лагзден — знатный стахановец порта. Год назад он завершил свою личную пятилетку. Задание 1950 года тов. Лагзден выполнил за шесть месяцев.

ДЕТИ ХОРОШО ОТДОХНУЛИ

В Астрахань вернулся из первого рейса по Волге плавучий пионерский лагерь, находящийся на пароходе «Красноармеец». Около двухсот детей моряков прекрасно отдохнули, загорели и поправились. Ребята осмотрели достопримечательности волжских городов, побывали в музеях, собрали гербарии и коллекции минералов.

Замечательная выставка работ ребят, организованная на пароходе, показывает, что дети активно участвовали в кружках юных натуралистов, шахматно-шашечном, художественного слова, физкультурном и хоровом. С большим увлечением пионеры делятся впечатлениями от осмотра дома-музея В. И. Ленина в Ульяновске.

Приняв на борт вторую группу детей моряков, пароход «Красноармеец» отправляется в новый рейс вверх по Волге.

Коротко

✪ Недавно экипаж парохода «Мста» отметил 70-летие со дня рождения старшего механика судна Сергея Петровича Баранаева. Полвека тов. Баранаев посвятил морской службе. Он воспитал сотни хороших моряков.

✪ Моряки парохода «Славянск» работают по стахановскому плану. В июле на сбереженном топливе и смазочных материалах судно сделает один рейс Одесса — Херсон — Одесса.

✪ Бригады грузчиков Таганрогского порта, возглавляемые тт. Астафьевым, Соколовым и Киричек, систематически перевыполняют свои производственные задания.

✪ Сотрудники Центрального научно-исследовательского института морского флота инженеры тт. Грибоедов, Самойлович и работники Ленинградского порта — начальник электрогаража тов. Сердюк и мастер-электрик тов. Гренгауз заключили между собой социалистический договор о творческом содружестве по улучшению технической эксплоатации машин внутрипортового транспорта.

✪ По инициативе главного инженера Херсонского порта тов. Шведова на одной из барж установлен стационарный железнодорожный 70-тонный кран. Это мероприятие дает возможность ускорить перегрузку судов.

✪ Этим летом в пионерском лагере для детей работников Таганрогского порта и судоремонтного завода отдохнет более 200 ребят.

СОБЫТИЯ В КОРЕЕ

Обзор телеграмм ТАСС

В сводках главного командования Народной армии Корейской народно-демократической республики говорится о том, что на всех фронтах войска Народной армии продолжают наступление на юг. На западном направлении части Народной армии освободили город Чхонан (Тен'ан), захватили в плен 60 американских солдат и офицеров. В боях за Чхонан было сбито 4 самолета противника.

Корреспондент английского агентства Рейтер с корейского фронта также сообщил, что Чхонан занят северо-корейскими войсками, причем американские войска отступили к главной шоссейной дороге, ведущей к Тэчжону (Тайдену).

Токийский корреспондент агентства Рейтер указывает, что в результате мощных фронтальных атак северо-корейские войска продвинулись на 15 километров вдоль главной дороги, удерживаемой американскими авангардами. Корреспондент подчеркивает, что направление на Тэчжон являющийся воротами в Юго-Восточную Корею, является главным. Наступая на этом главном направлении, северо-корейские войска одновременно продвигаются дальше к востоку.

Части Народной армии, преследуя лисынмановские войска, 8 июля освободили город Чинчхон (Цинсен) и окрестные села. В этих боях части Народной армии захватили трофеи и пленных. Начиная с 5 июля, северо-корейские бронетанковые и пехотные войска, действующие против американских войск, продвинулись почти на 30 миль.

Операции на море отмечены 9 июля гибелью одного американского военного крейсера, который был потоплен артиллерией Народной армии в районе восточного побережья Кореи.

Американская авиация в районе Чхонана производила бомбежку и обстрел. Как указывает пхеньянское радио, действия американской авиации не приостановили наступления частей Народной армии. 9 июля было сбито 2 американских истребителя.

В своем обращении к народу верховный главнокомандующий Корейской народной армии Ким Ир Сен указывает: «Американские империалистические захватчики превращают наши мирные города и деревни в свои военные базы и плацы для практической военной подготовки, а наших детей, женщин и стариков — в мишени для обстрела и бомбардировок с самолетов. На севере от 38-й параллели города Пхеньян, Нампхо, Хайчжю, Вонсан и другие, а также пригородные села несколько раз подвергались бомбардировкам. На юге от 38-й параллели уже освобожденные города Сеул, Чхунчхон, Кайсен, Ыденпу, Чумунжин, Каннын и другие, а также многочисленные села продолжают подвергаться яростным бомбардировкам с американских военных самолетов. Убийцы обстреливают женщин, работающих на рисовых полях, сбрасывают бомбы на головы детей и юношей. Американские империалистические захватчики, варварски убивающие население, применяют методы гитлеровских фашистов и разбойничьих японских империалистов».

За две с половиной недели военных действий войска Народной армии не только остановили наступление лисынмановских орд и предотвратили их вторжение в Северную Корею, но, перейдя в решительное контрнаступление, части Народной армии нанесли противнику серьезное поражение и продвинулись к югу по всему фронту. В настоящее время они преодолели на правом (восточном) фланге примерно одну треть расстояния, отделяющего южное побережье страны от 38-й параллели, а на левом (западном) фланге — почти половину этого расстояния.

Необходимо отметить весьма характерную особенность в действиях войск Корейской народно-демократической республики. Освобождая находившуюся под властью клики Ли Сын Мана территорию, части Народной армии не «выталкивают» обороняющиеся части противника, а широко применяют окружение и ликвидацию вражеских группировок. Так, по сведениям иностранной печати, войска Народной армии окружили в треугольнике Сеул, Инчон и Сувон довольно крупную группировку противника и приступили к ее ликвидации.

Американская печать полна сообщениями о неудачах американских войск в Корее. Орган крупных нью-йоркских капиталистов газета «Уолл-стрит джорнэл» следующим образом пытается об'яснить поражение американских войск: «В настоящее время, — пишет газета, — американские офицеры жалуются на плохую погоду, на гористую местность и на большие расстояния до корейского фронта». Газета «Уолл-стрит джорнэл» не может скрыть, что неудачи американцев в Корее вызвали растерянность в Пентагоне (здание военного ведомства в США). Газета пишет: «Беспокойство, испытываемое Пентагоном, вызвано неудачными действиями военно-воздушных сил... в Корее».

О неудачах американской авиации в Корее говорит и корреспондент английской реакционной газеты «Ньюс кроникл». «Неожиданно, — пишет эта газета, — выявилась недостаточная эффективность американской поддержки с воздуха, что вызывает беспокойство».

Командование американских войск, находящихся в Корее, требует подкреплений. Как сообщает токийский корреспондент агентства Ассошиэйтед Пресс, генерал Макартур мобилизует в Японии морские транспорты для переброски войск и вооружения в Корею.

По сообщению из Токио, продолжается отправка американских войск из Японии в Корею. 6 и 7 июля по улицам Токио проследовало несколько автоколонн с американской пехотой и артиллерией. Обращает на себя внимание унылый вид отправляемых в Корею солдат. Остающиеся в Японии военнослужащих тыловых частей отправляемые солдаты встречают дикими ругательствами, приглашая их «прогуляться в жаркое место».

С понавшими в плен ранеными бойцами северо-корейских войск обращаются зверски. Корреспондент агентства Юнайтед Пресс Миллер сообщает, что раненые пленные часами лежат на жаре без медицинской помощи, без пищи и даже без воды.

Спортивное обозрение

Первый круг розыгрыша первенства СССР по футболу на исходе. Как и следовало ожидать, команда ЦДКА, усиливавшая свою игру от матча к матчу, вышла победительницей. Она уже набрала больше всех очков (26) и добилась победы в первой половине чемпионата, не закончив все игры. Армейские футболисты завершили первый круг успешнее всех. Свой предпоследний матч они провели с ереванским «Динамо» и победили со счетом 4 : 0.

Первый матч второго круга ЦДКА играет в Москве 16 июля со сталинградским «Торпедо».

Интересно, что победитель в прошедших семнадцати встречах одержал 10 побед, сделал шесть ничьих и потерпел только одно поражение — от команды военно-воздушных сил. Армейские футболисты забили 33 мяча, а пропустили в свои ворота 12.

Ко вчерашнему дню определились также команды, вышедшие к концу первого круга на второе, третье и четвертое места. Это ленинградский «Зенит», выигравший свой последний матч первого круга у киевского «Динамо» со счетом 3 : 0; тбилисское «Динамо» и «Крылья Советов» (Куйбышев). Все они закончили игры первого круга и набрали по 24 очка. Однако у «Зенита» лучшее соотношение мячей, чем у тбилисского «Динамо», а у тбилисцев—лучше, чем у волжан. Московский «Спартак» набрал 23 очка и занял пятое место.

Матчи второго круга первенства начались 4 июля. Уже состоялись четыре игры. Ереванское «Динамо» одержало победу над минским «Динамо» (1 : 0), московское «Динамо» выиграло у тбилисских одноклубников (5 : 4), рижская «Даугава» вышла победительницей в матче с «Шахтером» (Сталино) — 1 : 0, а московское «Торпедо» одержало убедительную победу в серьезном матче с динамовцами Тбилиси (4 : 1). После ряда неудач — это крупный успех московских торпедовцев.

Прошедшая спортивная неделя ознаменовалась еще рядом крупных событий. В Таллине начался розыгрыш личного первенства СССР по мотоциклетному спорту. Гонки привлекли около 150 тысяч зрителей. В первый день победу одержали молодые москвичи С. Овчинкин и В. Пылаев, впервые ставшие чемпионами СССР.

Отличный результат в велосипедных гонках на первенство Москвы показал 17-летний юноша В. Ильин. Он прошел 50 километров за 1 час 18 минут 48,5 секунды. Это лучше всесоюзного достижения известного гонщика А. Логунова.

Участники звездного плюшочного похода продолжают успешно продвигаться к столице. Гребцы Краснознаменной Каспийской флотилии еще 9 июля прошли Ярославль и взяли курс на Щербаков. 7 июля балтийцы уже прошли Углич, взяв курс на Московское море.

А. СОРОКИН.

Рассказ капитана Л. Калинина

В Южной Африке

Почти сто лет назад южноафриканский порт Кейптаун посетил русский фрегат «Паллада». На этом корабле находился наш соотечественник писатель Иван Александрович Гончаров. Совершая кругосветное плавание, он вместе с моряками «Паллады» оказался в Южной Африке в момент наиболее обостренной борьбы негритянских племен с английскими колонизаторами за свою свободу и независимость.

Племена кафров и зулусов вызвали у Гончарова большой интерес. На страницах его повести «Фрегат «Паллада» не раз упоминается о жестоком колониальном угнетении, существовавшем в Южной Африке.

«Англичанин — барин здесь, — говорит писатель. — А черный? Вот стройный, красивый негр... тащит тюк на плечах; это «кули» — носильщик... Там черный метет улицы... Всегда негр — рабочая сила, раб, а если юридически и считается свободным, то своим положением ничем не отличается от раба. В то же время англичанин... холодно, с пренебрежением отдает он приказания черному, распоряжается, управляет... наслаждается прохладой на балконе своей виллы».

Во время стоянки «Паллады» в Кейптауне группа моряков совершила поездку в глубь страны. «Эти места населены голландцами... и англичанами, — пишет И. Гончаров. — Да где же народ — черные? Где природные жители края? Напрасно вы будете искать глазами черного народонаселения».

Английские колонизаторы нещадно истребляли бушменов, зулусов, кафров и готтентотов — коренных жителей Южной Африки. Негры мужественно боролись за свою независимость. «Многие племена соединяются и воюют с ожесточением», — говорит И. Гончаров. Но что могли сделать стрелы и копья против огнестрельного оружия? В один из походов, предпринятых англичанами, были уничтожены тысячи людей из племени матабеле. Каратели-колонизаторы, не различая мужчин от женщин, детей и стариков, убивали всех одинаково.

Писатель Гончаров и офицеры фрегата «Паллада» добились разрешения посетить кафрского вождя Сейоло, который в одном из сражений был взят англичанами в плен и усиленно охранялся. Сейоло находился в небольшом здании, обнесенном высокой каменной стеной. Вход во двор был прегражден железными решетками, и здесь стояли часовые. Посетив Сейоло, офицеры «Паллады» преподнесли ему подарки. Узнав, что перед ним находятся русские люди, вождь свободолюбивых кафров встал с ковра и низко им поклонился.

... Спустя столетие после плавания фрегата «Паллада» нашему судну пришлось посетить Кейптаун. Теплоход подходил к берегам Южной Африки. На горизонте появилась тонкая полоска земли. Издали казалось, что из глубины океана поднимается одинокий остров, окруженный белыми облаками. Но чем ближе подходило судно к берегу, тем яснее становились контуры мыса Доброй Надежды, у которого некогда побывали корабли И. Крузенштерна, Ю. Лисянского и В. Головнина.

Изменилось ли положение негров со времен И. Гончарова? Нет! В этом мы убедились, побывав не только в Кейптауне, но и в других портах Южной Африки.

Когда наше судно ошвартовалось у причала порта Кейптаун и мы оказались в городе, то в центре увидели мрачное каменное здание с решетками на маленьких окнах. Здесь некогда находился рынок невольников. В стенах были вделаны заржавленные цепи — ими приковывали негров. В памяти воскресли мрачные страницы из истории Англии, когда многие ее города богатели от подлой торговли неграми.

От некогда многочисленных племен теперь остались небольшие группы. Негры в Южной Африке обречены английскими колонизаторами на бесправие, нищету и вымирание. Туземное население не пользуется избирательным правом. В Южно-Африканском Союзе проживает более 11 миллионов человек, из них только два с лишним миллиона европейцев, а остальные — негры, индусы, китайцы. Их беспощадно эксплоатируют англичане. В особенно тяжелом положении находятся негры, изгнанные в специально отведенные для них районы — резервации. Рабство, отмененное на словах, на деле существует в Южной Африке.

Средний заработок европейца-рабочего в 10 раз больше, чем заработок негра, занятого на той же должности. Цинично звучат слова генерала Смэтса, который одно время возглавлял правительство Южно-Африканского Союза: «Требование цветных народов о равноправии — это требование ребенка, который хочет получить луну». А в наши дни один из министров этой страны заявил: «Равенство белого человека с черным есть смерть белого человека».

Неграм запрещено сидеть на скамьях в общественных садах и парках, которые посещают европейцы, жить в домах, где обитают белые. Расовое различие в Южной Африке резко подчеркивается. В кинотеатрах для негров отведены места в конце зала, в углу, отгороженном барьером, и с особым входом. На железной дороге для них — отдельные вагоны.

Нас поразило то, что, как только начинало темнеть, негры торопливо покидали городские улицы. В Южной Африке туземное население может жить только за городом, в поселках, которые, даже по признанию официальных лиц, представляют собой самые настоящие трущобы. Без пропуска неграм не разрешено появляться в городе, иначе полисмены могут без предупреждения их застрелить.

В октябре 1949 года в Южно-Африканском Союзе был принят законопроект о туземцах городских районов. Любой английский судья имеет право об'явить негра «лицом без определенных занятий», виновным в «дурном поведении» или не имеющим «достаточных средств к существованию». Судья может отдать приказ, чтобы такой негр «был принят на работу на такой-то срок, с такой-то заработной платой и на таких-то прочих условиях, как это будет определено комиссаром по делам туземцев или судьей». Как недавно передавал из Кейптауна корреспондент агентства Телепресс, один из крупных землевладельцев в районе Трансвааля зверски обращался с заключенными, присланными судьей в качестве рабочей силы. С ними поступали, как с рабами: их заковывали попарно в цепи и избивали палками.

Потомкам свободолюбивых негритянских племен разрешается быть грузчиками, чернорабочими, рикшами, но отнюдь не занимать какие-либо квалифицированные должности. Негры работают на рудниках и шахтах по 10—12 часов в сутки. Они живут там же в бараках, обнесенных колючей проволокой.

Необычайный интерес, который за последнее время проявляют империалисты США и Англии к Африке, не случаен. Здесь — богатейшие месторождения полезных ископаемых, дешевые рабочие руки. Недавно нью-йоркский журнал «Юнайтед стэйтс ньюс» писал о необходимости превратить Африку в «огромную базу для военных операций, направленных против Европы». Строительство американских авиационных и морских баз в Северной Африке свидетельствует об этом.

Английские и американские империалисты стремятся туже затянуть петлю рабства на шее народов Африки. Но кафры, зулусы, сомалийцы и другие африканские племена и народы не хотят подвергаться колониальной эксплоатации. Их сопротивление империалистам США, Англии, Франции и Бельгии ширится изо дня в день. Народы Африки все активнее вступают на путь политической борьбы за свою свободу и независимость. Во главе прогрессивных сил выступает Демократическое об'единение Африки.

Выступая на II конгрессе Всемирной федерации демократической молодежи, делегаты Южной Африки заявили:

— Мы, представители колоний, знаем, что военные планы империализма направлены против Советского Союза и стран народной демократии... Мы хорошо знаем, что, если военные планы империалистов не будут разбиты и уничтожены, эксплоатация в колониях еще более усилится... Силы мира могут рассчитывать на мощную поддержку со стороны народов колониальных и зависимых стран, полных горячего стремления к свободе.

Знаете ли вы, что...

...«поэт моря» и «певец волны», как называли и называют замечательного русского художника-мариниста Ивана Константиновича Айвазовского, пятьдесят лет со дня смерти которого исполнилось в мае этого года, за свою 83-летнюю жизнь написал около 6.000 картин;

...Айвазовский является классиком морского пейзажа в мировой живописи и непревзойденным до сих пор художником-маринистом;

...испытывая страсть к рисованию с раннего детства и не имея средств, чтобы купить краски, Айвазовский ребенком рисовал свои первые «произведения» углем на заборах и стенах домов родного города Феодосии. Это были виды Феодосийского рейда, рисунки кораблей, уже тогда поражавшие всех остротой и правильной передачей формы;

...28 сентября 1836 года на академической выставке, где Айвазовскому за выставленные морские пейзажи была присуждена золотая медаль, художник в первый и последний раз встретился с великим русским поэтом А. С. Пушкиным, восхищавшимся, по словам Айвазовского, его картинами;

...всю жизнь затем образ Пушкина и его поэзия моря вдохновляли Айвазовского. Он неоднократно изображал великого поэта у моря;

...широко известная картина «Пушкин на берегу Черного моря», созданная почти через полвека после смерти поэта, написана Айвазовским вместе с великим русским художником И. Е. Репиным. Репину принадлежит в ней фигура поэта;

...Айвазовский был связан с русским военно-морским флотом, был в близких отношениях с великими русскими флотоводцами М. К. Лазаревым, П. С. Нахимовым, В. А. Корниловым;

...первая батальная картина Айвазовского «Высадка у Сабаши» написана художником в результате его участия в десанте русских войск в 1839 году на черноморском побережье у устья реки Сабаши. В рядах высаживающихся войск на картине изображены М. П. Лазарев, В. А. Корнилов, П. С. Нахимов и друг Пушкина генерал Н. Н. Раевский — начальник десанта;

...Айвазовский обессмертил героизм русских моряков, их храбрость и патриотизм в картинах «Чесменский бой», «Бой брига «Меркурий» с турецкими судами», «Наваринский бой», «Синопский бой» и других;

...за выдающиеся заслуги в морской живописи Айвазовскому было присвоено звание живописца Главного морского штаба;

...старые моряки безошибочно определяли на картинах Айвазовского, какую команду выполняют матросы на парусном корабле в изображаемый момент, так как оснастка корабля всегда точно соответствовала общему состоянию неба и моря;

...Айвазовский умер 19 апреля 1900 года в своей мастерской в Феодосии. Незаконченной осталась его последняя картина «Взрыв корабля», над которой художник работал за несколько часов до смерти.

Ответственный редактор
В. С. КНЯЗЕВ.

ГАЗЕТА ВЫХОДИТ по средам и субботам

АДРЕС РЕДАКЦИИ: Москва, Центр, Ветошный переулок, д. 2, второй этаж, третья линия, помещение 211; для телеграмм: Москва — газета Морфлот. Телефоны: отв. редактора К 5-88-07, отв. секретаря, отделов редакции К 4-67-00 в коммут. К 0-01-91, доб. 10. Издательства и бухгалтерии доб. 69. Типографии К 6-14-85, доб. 91 и 1-50.

Б02058.

Типография «Гудок», Москва, ул. Станкевича, 7.

Зак. № 1920.